** Année 1949. — N° 45 C.R. Le Numéro : 5 francs. Jeudi 16 Juin 1949. **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 500 fr. ; ÉTRANGER : 1.400 fr.
(*Compte chèque postal :* 100.97, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 15 FRANCS

SESSION DE 1949 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 44e SÉANCE

Séance du Mercredi 15 Juin 1949.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Excuse et congé.
3. — Renvois pour avis.
4. — Motion d'ordre.
5. — Demande de discussion immédiate d'avis sur des projets de loi.
6. — Dispositions d'ordre économique et financier. — Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.
Art. 1er:
MM. Pellenc, Carcassonne, Christian Pineau, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Demusois, Dronne, Maurice-Petsche, ministre des finances et des affaires économiques; Albert Lamarque, Georges Laffargue.
Amendement de M. Albert Lamarque. — M. Jean Bertholn, rapporteur général de la commission des finances. — Rejet.
Adoption de l'article.
Art. 2 à 4 *bis*: réservés.
Présidence de M. René Coty.
Art. 5:
MM. Dutoit, le ministre des travaux publics, Demusois, le président.
Amendement de M. Albert Lamarque. — MM. Albert Lamarque, le rapporteur général, le ministre des travaux publics, Rochereau. — Rejet au scrutin public.
Adoption de l'article.
Art. 5 *bis*:
Amendement de M. Albert Lamarque. — MM. Albert Lamarque, le ministre des travaux publics, le rapporteur général, Georges Laffargue, Jacques Debû-Bridel, Boisrond, président de la commission des moyens de communication. — Rejet.
Amendement de M. Bertaud. — MM. Bertaud, le rapporteur général, Georges Laffargue; le ministre des travaux publics, Pinvidic, Georges Pernot. — Rejet.
Adoption de l'article.
Art. 6:
M. le président de la commission des moyens de communication.
Renvoi de la suite de la discussion.
7. — Retrait d'une proposition de résolution.
8. — Retrait d'une question orale avec débat.
9. — Dépôt d'une proposition de loi.
10. — Dépôt d'une proposition de résolution.
11. — Dépôt de rapports.
12. — Renvois pour avis.
13. — Réglement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

— 2 —

EXCUSE ET CONGE

M. le président. M. le général Corniglion-Molinier s'excuse de ne pouvoir assister à la séance et demande un congé.

Conformément à l'article 40 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le congé est accordé.

— 3 —

RENVOIS POUR AVIS

M. le président. La commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales demande que lui soient renvoyés pour avis: 1° le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier l'accord de payement et de compensation monétaire du 16 octobre 1948 (n° 306, année 1949), dont la commission des finances est saisie au fond; 2° la proposition de résolution de MM. Bardon-Damarzid, Charles Brune, Breton, Giacomoni, Reynouard, Beauvais, Emilien Lieutaud, des membres du groupe du rassemblement des gauches républicaines et de la gauche démocratique et apparentés, et des membres du groupe d'action démocratique et républicaine, tendant à inviter le Gouvernement à déposer, d'urgence, un projet de loi abro-

geant les dispositions de l'ordonnance du 30 juin 1945, accordant un pouvoir juridictionnel au directeur départemental du contrôle et des enquêtes économiques (n° 412, année 1949), dont la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les renvois, pour avis, sont ordonnés

— 4 —

MOTION D'ORDRE

M. le président. Dans sa séance du 7 avril 1949, le Conseil de la République a renvoyé à la commission des finances la proposition de résolution de M. Cornu tendant à inviter le Gouvernement à faire mettre à la disposition de l'industrie les fonds qui lui sont indispensables pour la production (n° 318, année 1949).

La commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales, d'accord avec la commission des finances, demande que cette proposition de résolution soit renvoyée pour le fond à son examen, la commission des finances en restant saisie pour avis.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 5 —

DEMANDE DE DISCUSSION IMMEDIATE D'AVIS SUR DES PROJETS DE LOI

M. le président. Conformément à l'article 58 du règlement, la commission des finances demande la discussion immédiate:

1° Du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits provisoires et autorisation d'engagement de dépenses au titre des dépenses militaires pour le mois de juin 1949 (n° 463, année 1949);

2° Du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le ministère de l'éducation nationale à participer aux frais d'organisation d'une exposition de la Résistance (n° 445, année 1949).

Il va être aussitôt procédé à l'affichage de ces demandes de discussion immédiate, sur lesquelles le Conseil de la République ne pourra être appelé à statuer qu'après l'expiration d'un délai d'une heure.

— 6 —

DISPOSITIONS D'ORDRE ECONOMIQUE ET FINANCIER

Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à diverses dispositions d'ordre économique et financier (n°s 444 et 451, année 1949).

Le Conseil a voté hier le passage à la discussion des articles.

Nous allons aborder la discussion de l'article 1er.

J'en donne lecture:

TITRE Ier

Dispositions tendant à l'équilibre des finances publiques.

CHAPITRE Ier

Charges nouvelles et ouvertures de crédits correspondants.

« Art. 1er. — Il est ouvert aux ministres, sur l'exercice 1949, en addition aux crédits ouverts par la loi n° 48-1972 du 31 décembre 1948 portant fixation du budget général de l'exercice 1949 (dépenses ordinaires civiles) et par des textes spéciaux, des crédits s'élevant au total à 28.999 millions de francs et répartis comme suit:

« Finances et affaires économiques:

« (I. — Finances.)

« Chap. 189. — Couverture de mesures diverses en faveur des personnels de l'Etat..	7.500.000.000 F
« Travaux publics, transports et tourisme. « (II. — Travaux publics, transports et tourisme.) « Chap. 511. — Subvention exceptionnelle à la Société nationale des chemins de fer français pour la couverture du déficit d'exploitation de l'exercice 1949.....	21.499.000.000
Total égal....	28.999.000.000 F. »

La parole est à M. Pellenc.

M. Pellenc. Mesdames, messieurs, à quelques mois à peine du vote des lois budgétaires qui devaient régler définitivement pour 1949 les problèmes financiers et fiscaux, le Gouvernement, pris une fois de plus par des difficultés pressantes, nous a présenté un nouveau projet.

Dans ce projet, la Société nationale des chemins de fer français tient en quelque sorte une place de choix, puisqu'on prévoit de faire de nouveau appel au budget de l'Etat pour combler le déficit supplémentaire énorme dont cette exploitation est affectée.

J'ai déjà été amené, comme rapporteur du plan des investissements, ou comme président de la sous-commission des entreprises nationalisées, à examiner attentivement la situation de cette société. J'ai fait un certain nombre d'investigations. J'ai été dans l'obligation de compulser un grand nombre de rapports, de documents, de procès-verbaux d'enquêtes, dont je me suis efforcé de faire, à votre intention, une rapide synthèse dans le rapport qui vient de vous être distribué.

Je dois d'ailleurs dire, en ce qui concerne ce document, malgré l'avis de l'un de nos jeunes collègues de la sous-commission des entreprises nationalisées, qu'il n'était pas honnête de vous donner connaissance d'un texte ne comportant que la partie critique de l'activité de la Société nationale des chemins de fer français, la sous-commission a estimé qu'il convenait de vous en faire part à titre d'information, avec cette précision, évidemment, qu'il ne s'agissait là que de l'un des éléments du rapport général qui sera ultérieurement rédigé et qui comprendra tous les éléments qui peuvent être mis à l'actif de cette société. Cependant, à l'heure où vous avez pu voir, comme moi-même, au cours des voyages dans vos départements respectifs, cette vague de mécontentement grandissant de la population contre des charges qui l'accablent, contre l'augmentation énorme des patentes qu'on lui impose en attendant d'ailleurs qu'elle reçoive ses feuilles d'impôts fortement majorés, vous conviendrez avec moi, alors que, précisément, nous sommes réunis pour combler un nouveau déficit avoué de 25 milliards — mais qui se monte à près de 50 en réalité —, nous puissions différer tout ce qui est compliments et couronnes de roses pour nous efforcer d'éteindre d'urgence les foyers d'incendie qui dévorent la maison. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

Il n'y a d'ailleurs rien en cela, je m'empresse de le dire, qui puisse être considéré à un titre quelconque comme portant atteinte à la légitime considération et à la reconnaissance que nous avons tous les uns et les autres, sans aucune exception, vis-à-vis du personnel de la Société nationale des chemins de fer français pour la magnifique attitude qu'il a eue pendant l'occupation, et pour les efforts qu'il a accomplis depuis la Libération. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Mon rapport m'évitera de m'appesantir trop longuement sur un certain nombre de points qui y sont rapportés. Je voudrais cependant en donner une analyse sommaire, ne serait-ce que pour expliquer la deuxième partie de mon intervention qui sera évidemment faite à titre purement personnel, je m'empresse de vous l'indiquer à l'avance.

La Société nationale des chemins de fer français, avec ses 476.000 agents, représente le trentième de la population active du pays. Son budget annuel est voisin de 360 milliards de francs, c'est-à-dire d'un milliard par jour environ. Les dépenses de personnel absorbent 60 à 70 p. 100 selon les années, soit environ 600 millions par jour.

La Société exploite 6.000 gares, 42.000 kilomètres de réseau. Mais là ne se borne pas son activité. C'est là que je voudrais appeler votre attention, car elle pousse ses tentacules dans les secteurs les plus divers, parfois les plus inattendus de notre économie, dont certainement, avant cet exposé, vous ne vous seriez jamais doutés.

En voici quelques aperçus. Elle participe de façon importante à presque toutes les entreprises de production ou de distribution d'énergie électrique qui sont groupées maintenant dans Electricité de France. On la retrouve, bien sûr, dans la Compagnie nationale du Rhône et même dans la Société d'études pour l'utilisation des marées.

La Société nationale des chemins de fer français est l'un des plus puissants armateurs français. Elle a un tonnage global de 158.000 tonnes, c'est-à-dire le 1/15 de la flotte française reconstituée. Elle s'intéresse aussi à la navigation fluviale: elle participe au capital de la Compagnie générale pour la navigation du Rhin. Bien entendu, Air France ne la laisse pas indifférente: elle détient 20.450 actions de cette société; ce qui lui assure évidemment une influence de premier plan au sein des conseils d'administration de ladite société.

Ce n'est pas tout. Les transports frigorifiques ont retenu son attention.

La S. T. E. F. — Société de transports et entrepôts frigorifiques — appartient à la S. N. C. F. pour 98 p. 100 de son capital et, par le canal de cette filiale, elle peut s'intéresser aux activités les plus diverses notamment à l'exploitation des docks au Maroc, au Havre, à la fabrication de la glace et même à la fabrication de la glace des pâtissiers. (*Sourires.*)

En ce qui concerne les transports routiers, c'est la même chose. Les participations multiples de la S. N. C. F. sont couronnées par une société, la S. G. E. T. A. — Société de contrôle et d'exploitation de transports auxiliaires — dont elle est le banquier, lui consentant des avances considérables pour l'achat de véhicules, avances dont, bien entendu, le Trésor public fait indirectement les frais.

Elle s'intéresse également à l'hôtellerie, au tourisme, elle a des intérêts dans la compagnie française du tourisme, dans la société immobilière hôtelière, dans la société thermale du Quercy. Elle a même participé à la compagnie des eaux à Maisons-Laffitte.

Enfin, on la retrouve dans des activités assez inattendues. Elle participe au groupement d'importation des produits sidérurgiques, la société de recherche des perfectionnements industriels, aux docks de Marseille. Elle s'intéresse même aux colonies, car elle exploite une forêt au Gabon.

En 1948, le total des investissements de la Société nationale des chemins de fer français était évalué à plus de 1 milliard.

Je vous ai donné là une vue panoramique rapide, très rapide, des diverses activités de cette société, car elle a 102 filiales que je ne peux évidemment pas vous énumérer.

Voilà donc que se présente de nouveau devant vous cet ensemble gigantesque pour notre économie, cet ogre insatiable pour nos finances, pour reprendre l'expression qu'à cette tribune même, lors de la discussion du budget des investissements, j'avais employée, pour qui l'effort des finances publiques se traduisait déjà, à des titres divers, par un total de 130 milliards, et à qui cet effort n'a point suffi.

Il faudrait peut-être que nous disions pourquoi. C'est parce que, indépendamment de cette maladie chronique, si je puis dire, du déficit, qui d'année en année ravageait son budget, donc nos finances, mais à laquelle on s'était un peu trop accoutumé, la S. N. C. F. vient, à l'heure actuelle, de souffrir d'une crise suraiguë, brutale, surajoutée, qui exige une saignée nouvelle et supplémentaire d'importance pour nos finances publiques, et c'est là-dessus que nous devons nous expliquer.

C'est donc cette maladie chronique, d'une part, et cette crise aiguë surajoutée, d'autre part, que je voudrais analyser devant vous, de manière à faire deux parts: la part de ce qui a été, en quelque sorte, légué aux responsables de la gestion actuelle et la part correspondant à l'aggravation de cette maladie au cours de leur gestion et dont, en tout état de cause, ils ont la responsabilité.

Quand on parle des anomalies que présente la gestion de la S. N. C. F., généralement on canalise d'interlocuteur sur la configuration anormale de son réseau. Evidemment, tout le monde est d'accord pour reconnaître que la configuration, la consistance, les méthodes archaïques d'exploitation du réseau ferroviaire ne sont plus adaptées aux moyens et aux besoins de notre économie moderne.

J'ai eu l'occasion, d'ailleurs, après bien d'autres, au cours de la discussion du projet des investissements, de m'étendre assez longuement sur cette question.

Il faut bien reconnaître que le maintien en exploitation, selon des méthodes anciennes, de tout un ensemble de lignes du plan Freycinet, qui sont peu rentables est un élément qui pèse lourdement sur le budget de l'exploitation.

Mais si l'on s'en tenait là, ce serait ignorer systématiquement tout un ensemble d'autres éléments, d'autres facteurs qui sont certainement beaucoup plus importants que ceux que nous venons d'énoncer et qui conjuguent simultanément leurs effets. Ces facteurs-là, il est impossible de ne pas les aborder.

Parlons d'abord de l'organisation de cette société. C'est une organisation qui a une direction multicéphale qui dilue, mélange et enchevêtre l'autorité et les responsabilités.

La convention de 1937 prévoyait à sa tête trois hauts fonctionnaires : un directeur général, un directeur-adjoint et un secrétaire général. Actuellement, il y en a huit: un directeur général, deux directeurs-adjoints, deux secrétaires généraux, deux secrétaires généraux adjoints et un inspecteur général.

M. Carcassonne. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Pellenc. Bien volontiers!

M. le président. La parole est à M. Carcassonne avec l'autorisation de l'orateur.

M. Carcassonne. Je m'excuse de vous interrompre. Je vous en aurais avisé, d'ailleurs, si votre rapport n'avait été distribué depuis peu de temps. J'ai l'impression qu'il contient une erreur.

Vous indiquez notamment qu'en 1937 il n'y avait pas de secrétaires généraux adjoints. Or, des renseignements extrêmement précis, pris à la bonne source, indiquent qu'il existait deux secrétaires généraux adjoints.

Vous nous dites également qu'il y a maintenant deux secrétaires généraux; il paraît qu'il n'y en a qu'un. Vous parlez d'un inspecteur général. On a cherché partout dans les bureaux de la S. N. C. F.: on n'a pu le trouver.

Je me demande si les renseignements que vous nous fournissez sont exacts. (*Rires et exclamations sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. Pellenc. Mon cher collègue, ceci conduirait à dire que ceux qui ont fait des enquêtes plus poussées que moi-même sur la question, et dont je résume, à l'heure actuelle, les conclusions, ont, en réalité, constaté qu'émargeaient sur le budget de la Société nationale des chemins de fer français des fonctionnaires qu'il était difficile de rencontrer. (*Applaudissements sur quelques bancs à gauche, au centre et à droite.*)

Je dirai en tout cas, pour vous tranquilliser, que j'ai eu la confirmation de ces renseignements en rentrant en séance. Et j'ai appris aussi — si c'est exact, monsieur le ministre, je pense que nous n'allez pas le tolérer — que ce matin, le conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français, au lieu de dégonfler ses effectifs des cadres supérieurs, en profitant d'une vacance, consoliderait au contraire la situation de fait ancienne, en nommant dans ce poste vacant un nouveau directeur général adjoint.

Je tenais à vous le signaler, car je pense que, dans les circonstances actuelles, si c'est exact, vous allez vous y opposer. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. Christian Pineau, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Pellenc.

M. Pellenc. Je vous en prie.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Monsieur le sénateur, je suis obligé de dire que les renseignements que vous venez de fournir sont intégralement inexacts. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

En effet, en vertu de la convention de 1937, il y avait un directeur général, qui subsiste; il y avait un directeur général adjoint; il a été admis rapidement qu'un second était nécessaire pour séparer la partie technique de la partie commerciale; il y avait un secrétaire général, il subsiste, mais il n'y en a pas deux; il y avait deux secrétaires généraux adjoints, qui demeurent; il n'y avait pas d'inspecteur général et il n'y en a toujours pas. Quant à la nomination faite ce matin, elle est destinée à pourvoir au remplacement de M. Armand, directeur général adjoint, qui est devenu directeur général. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Pellenc. Monsieur le ministre, je ne crois pas que vos paroles puissent infirmer mes déclarations. (*Exclamations à gauche.*)

Vous nous avez signalé qu'en 1937 il existait toute une catégorie de fonctionnaires au développement de laquelle vous n'avez pas vous-même présidé. Si je me réfère à la convention, que j'ai pris la précaution d'apporter, je lis, à l'article 15, que le personnel supérieur dont doit se composer cette société comprend un directeur général, assisté d'un directeur général adjoint. En outre il est créé un poste de secrétaire général. Et c'était tout. Avec moi, les membres de la mission officielle de contrôle récemment constituée, et qui ne peuvent être suspectés, puisqu'il s'agit de très hauts fonctionnaires indépendants, un conseiller d'Etat, un inspecteur général des ponts et chaussées, un inspecteur des finances et un expert financier de l'Etat, tous ont non seulement déclaré, mais écrit que les effectifs dont je viens de donner l'énumération étaient bien ceux qui existaient réellement. Par conséquent, ce sont vos propres fonctionnaires qui, si le fait est inexact, ont induit en erreur à la fois le ministre et l'Assemblée. Je ne pense pas que ce soit vrai. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

Je continue, mes chers collègues, en vous signalant, toujours sous réserve des rectifications que M. le ministre croira devoir apporter, qu'à cet état-major sont adjoints quinze directeurs nouveaux, sans compter tous leurs adjoints et chefs de service, et que cette organisation est superposée — et non substituée — à ce qu'était l'organisation ancienne des réseaux, qui avait à sa tête un directeur de réseau, lequel est devenu un directeur général. Mais, comme on n'avait plus d'attributions à lui confier, on l'a aiguillé sur un travail qui mérite toute considération certes, mais quelque peu inattendu: on l'a chargé de gérer les œuvres sociales de la société. (*Rires.*)

Je ne veux pas m'étendre sur les inconvénients de cette situation. Il en résulte, en tout cas, du simple point de vue financier — celui auquel je voudrais m'arrêter — qu'on ne trouve personne, dans cette multiplicité de chefs, pour arriver à penser l'ensemble d'un projet de budget, d'un projet financier, pour discuter la légitimité des dépenses à effectuer et leur degré d'utilité. Nous en avons, d'ailleurs, déjà eu la démonstration, ici, dans les projets que nous avons déjà discutés. Il n'y a personne pour coordonner les différentes activités, pour limiter le montant des crédits dont chacun pourra disposer. On part, pour établir le budget de la société, d'une hypothèse de trafic, on l'établit avec des graphiques, avec des courbes, avec des extrapolations savantes et on demande aux divers échelons de déterminer les moyens d'action qui leur sont nécessaires pour satisfaire à l'hypothèse qu'on a arrêtée. Et puis, on centralise les réponses, on les totalise. Et c'est le budget. Le Parlement, évidemment, n'en connaît rien, si ce n'est que longtemps après, lorsque, comme dans les circonstances actuelles, que nous préférerions ne pas connaître, on est obligé de venir devant lui pour combler le déficit de ce budget.

Où sont là-dedans la recherche des économies, la chasse aux abus et aux gaspillages ? Quel cas fait-on de l'obligation impérieuse qui s'impose de réduire le train de vie, non pas seulement de l'Etat dans ses administrations, mais de tous les éléments d'intérêt national qui s'intègrent dans le concept de l'Etat ? On arrive à ce paradoxe que ce budget de 360 milliards dont je vous parlais échappe tota-

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

lement à tout contrôle, alors que — je fais appel à vos souvenirs, mes chers collègues — pour les 750 milliards de dépenses civiles qui intéressent une vingtaine de ministères, nous avons procédé à des épluchages, à des diminutions, à des compressions héroïques, qui ont nécessité parfois des semaines de travaux et de discussions dans nos assemblées, et on assiste à ce deuxième paradoxe de voir ce budget de la Société nationale des chemins de fer français, qui dépasse celui de toute la défense nationale réunie, dressé sans aucun contrôle des représentants du pays qui en fait si durement les frais, n'est-il pas vrai ? Je crois, mes chers collègues, que le pays ne comprendrait pas que cela ne soit pas rapidement et profondément changé.

Un deuxième élément à retenir en ce qui concerne les dépenses exagérées de la société, c'est ce qu'on a appelé quelquefois sa politique de somptuosité. Oh! cette politique n'est pas nouvelle, il serait injuste de prétendre le contraire. J'invoque en effet le témoignage d'un éminent spécialiste de ces questions ferroviaires, M. Truchy, membre de l'Institut, président de l'institut des communications et des transports, qui s'exprimait déjà ainsi avant la guerre: « La création en 1937 de la Société nationale des chemins de fer français a été célébrée comme l'aurore de temps nouveaux où le spectre allait s'évanouir; s'il a reculé, c'est de bien peu. La question du déficit des chemins de fer se pose dans les mêmes termes que celle du déficit de l'Etat. Pour le budget de l'Etat, des impôts ? Oui, s'il est absolument impossible de faire autrement; mais aussi et d'abord des économies, une restriction draconienne du coût des services publics, une purge vigoureuse des chapitres de dépenses. Pour le budget des chemins de fer, une nouvelle hausse des tarifs ? Oui, s'il le faut; mais d'abord une gestion qui s'attache avec une ténacité méthodique à moins dépenser et qui cherche les moyens de faire bien avec peu d'argent. Ne craignons pas de réhabiliter Harpagon. Dans les temps durs où nous sommes, la hache est le symbole du devoir budgétaire. »

Monsieur le ministre, voilà des vérités qu'il était bon de rappeler et qu'à la Société nationale des chemins de fer français, en particulier, dans tous les bureaux, on devrait graver.

On peut multiplier les exemples de ces dépenses somptuaires. Nous les connaissons tous. Je veux, de mon rapport, en extraire un qui est tout à fait modeste, par le montant des sommes mises en jeu, mais qui est particulièrement choquant et démonstratif de la création de nouvelles catégories sociales privilégiées que l'on aide à se reconstituer.

C'est notre collègue Breton, — c'est pour cela que je le cite —, qui m'a livré cet exemple. La poudrerie de Bergerac a mis à la disposition de la municipalité de cette ville un lot de 25 baraquements, tout installés, pour remédier à la crise du logement. La ville a dépensé entre 100 et 150.000 francs supplémentaires pour aménager chaque logement et le rendre habitable, sinon luxueux. Il aurait d'ailleurs été déraisonnable de dépenser davantage dans des constructions édifiées sur un terrain militaire qu'on peut être obligé de quitter à tout instant.

Là-dessus, la Société nationale des chemins de fer français est venue demander à la municipalité de lui céder quelques uns de ces logements pour ses employés. La municipalité a accepté et la Société nationale des chemins de fer français a alors mis en adjudication pour ces mêmes logements des travaux supplémentaires qui se montent à un million par logement. Il y aura donc sur ce terrain d'utilisation précaire — j'insiste sur ce point — des habitations construites pour des catégories privilégiées et côte à côte des habitations prolétariennes, plus modestes, et ce sont les contribuables modestes — puisque nous discutons du déficit à combler — qui feront en définitive les frais du luxe de ceux qui sont à côté. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la droite, du centre et de la gauche.*) Nous revenons à l'ancien régime, monsieur le ministre, n'est-il pas vrai ?

Je n'insisterai pas sur l'histoire, que notre ami Charlet connaît bien, du stade de Limoges pour lequel on voulait dépenser 150 millions que, fort opportunément, je crois, M. le ministre a arrêtés, dans le moment même où l'on refusait à la municipalité de Limoges de terminer les travaux d'un stade qui serait alors mis à la disposition de tout le monde et pour lequel il n'y avait que 15 millions de frais.

Je ne m'étendrai pas non plus sur la question des locomotives qui ont été commandées et non utilisées, sur l'électrification du Paris-Lyon dont nous avons déjà parlé. Je dirai simplement qu'on se demande comment une telle politique a pu durer un si grand nombre d'années et comment on peut tolérer une minute de plus qu'elle se perpétue au moment où il y a tant de Français qui souffrent et qui ont même du mal à se loger.

Nous en venons, maintenant, si vous le voulez bien, aux catégories de dépenses les plus importantes, à la partie de mon exposé la plus épineuse peut-être.

Je ne me dissimule point la difficulté, car on touche ici aux dépenses de personnel et je sais bien — c'est humain — qu'il faut s'attendre à des réactions nombreuses et violentes lorsque certains statuts ou certains avantages peuvent être considérés comme menacés. Je dirai ceci cependant: si le poids de ces avantages, que supportent non plus des capitalistes cette fois, mais d'autres catégories de Français, si ce poids est trop lourd, faut-il abandonner ces autres catégories de Français et les laisser succomber ? Faut-il alors que les nationalisations perdent leur noblesse et leur visage, et qu'elles ne deviennent plus, en quelque sorte, que des machines à créer une nouvelle forme d'exploitation des masses ?

M. Demusois. C'est un scandale!

M. Pellenc. Et ce serait la forme la plus odieuse qui puisse être imaginée (*Protestations à l'extrême gauche*), car ce serait l'exploitation du peuple par une fraction du peuple. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. Demusois. C'est un scandale!

M. Pellenc. Peut-être, mais c'est la vérité.

J'aborderai ce sujet sans aucune passion et sans arrière-pensée.

M. Demusois. Monsieur Pellenc, vous venez de confirmer un vieil adage: on commence toujours par des fleurs et l'on termine par le poignard.

M. Pellenc. Vous parlez de fleurs. J'ai précisément dit tout à l'heure que, pour les couronnes de roses, nous verrions plus tard.

On peut dire tout d'abord que le personnel de la Société nationale des chemins de fer français est trop nombreux. Ce n'est pas un secret pour personne et M. le ministre des travaux publics lui-même a déclaré en commission qu'il est trop nombreux de 50.000 unités. Ce surnombre d'ailleurs entraîne pour les finances de la société une charge annuelle de 22.500 millions de francs, personne ne l'ignore.

Par ailleurs, comme le signalent toujours les rapports d'enquête, que l'on peut évidemment toujours récuser, mais qui ont la caution des mêmes personnalités que j'ai désignées tout à l'heure, tous les effectifs de la S.N.C.F. ont été reclassés de manière à leur attribuer, en moyenne, une échelle de traitement supplémentaire. Je ne discute pas la légitimité de la mesure, je me borne à constater l'objectivité des faits. Ce reclassement a entraîné 8 milliards de dépenses nouvelles pour la société et il aboutit à ceci que, dans les catégories inférieures, notamment à l'échelle 1, où il y avait 100.000 personnes avant la guerre, on ne compte plus, à l'heure actuelle, que 1.600 unités.

Pour les catégories supérieures, par contre, au-dessus de l'échelle 18, qui était un plafond, des catégories nouvelles, de A à M, ont été prévues, et comme il risquait d'y avoir une inflation de bénéficiaires, on a, fort opportunément d'ailleurs, par décret, limité le nombre de ces bénéficiaires à un millier.

Les enquêteurs s'étendent fort longuement sur les avantages accessoires qui s'ajoutent au traitement, et sur lesquels je n'insisterai pas puisqu'ils figurent dans le rapport distribué, avantages dont la *Revue générale des chemins de fer* — qui n'est pas suspecte puisqu'elle est la publication des intéressés eux-mêmes — déclare: « qu'ils ont pour effet (je lis) de majorer, en moyenne, le salaire d'un agent du cadre permanent de 83 p. 100 et les allocations familiales de 60 p. 100 par rapport à ce qu'elles sont dans les autres activités. »

J'ajouterai simplement que les économats où s'approvisionne le personnel entraînent, pour la S.N.C.F., qui en a la charge, des frais élevés, que, notamment, elle leur a consenti des avances de 4 à 5 milliards, alors qu'elle se retourne ensuite vers le Trésor pour lui demander de l'aider.

Enfin, les facilités de circulation consenties au personnel aboutissent, dans le trafic voyageurs, à atteindre parfois plus de 20 p. 100 des voyageurs non payants.

Et si l'on fait une évaluation précise, non pas du manque à gagner — ce qui serait inexact car on ne voyagerait plus si l'on mettait fin à cette faculté — mais des charges supplémentaires qui en résultent pour la société, on aboutit à 4 milliards pour l'année

Mais c'est le régime des retraites qui handicape le plus la société. Ce régime, qui comporte la mise à la retraite à 50 ans pour certaines catégories de personnel roulant et à 55 ans pour les autres catégories, fait qu'à l'heure présente et selon les chiffres d'ailleurs donnés à la commission des finances par M. le ministre des travaux publics, on a 325.000 retraités pour 476.000 agents en activité dont 430.000 cotisants seulement, car les autres sont des auxiliaires qui ne sont pas affiliés à la caisse de retraites de la société.

Cela représente plus de trois retraités pour quatre personnes en activité.

La caisse de retraites étant autonome et la société nationale des chemins de fer français étant obligée par l'article 39 de la convention de parfaire les sommes nécessaires pour effectuer tous les payements, la S.N.C.F. effectue, de ce fait, des versement trois à quatre fois supérieurs à ceux qui correspondent aux retenues sur les traitements; et cela équivaut à 27 milliards chaque année.

J'ajoute, comme l'indique un rapport de l'inspection générale des finances, qu'à partir de l'année prochaine le nombre de mises à la retraite va être tellement élevé que, si l'on maintient les dispositions actuelles, il va y avoir un agent qui travaille pour un agent retraité. C'est une charge effroyable à laquelle aucune entreprise, quelle que soit sa nature, ne pourrait résister.

J'ai ainsi terminé, ici, en quelque sorte, l'analyse du rapport qui vous a été distribué.

Voilà ce qui mine la Société nationale des chemins de fer français d'une façon permanente. Alors que, dans une entreprise ordinaire, on considère comme déjà étouffantes pour la production les charges connexes aux salaires qui atteignent 50 p. 100, à la Société nationale des chemins de fer français l'ensemble de ces charges cumulées atteint 83 p. 100, toujours d'après les rapport officiels précités.

Comment alors cette société ne serait-elle pas la proie incessante des difficultés financières? Voilà ce dont elle souffre et voilà son mal chronique: c'est une hémorragie continue qui épuise ses finances; hémorragie dont on ne semble pas s'être particulièrement soucié jusqu'à présent, car évidemment il était plus commode de laisser courir et, lorsque la situation devenait inquiétante, périodiquement, de pratiquer une transfusion, à la suite d'une nouvelle saignée, dont, évidemment, le contribuable faisait toujours les frais.

On peut d'ailleurs reprocher à tous les gouvernements, sans exception, qui ont connu ce mal de n'y avoir point suffisamment porté remède.

Je sais bien que le ministre actuel des travaux publics, lors de son audition à la commission des finances, s'est efforcé de donner, des causes de ce mal permanent, un diagnostic qui était, permettez-moi de le dire, d'ailleurs, fort incomplet, car il ne portait que sur quelques-uns des points que je vous ai signalés.

Le ministre a déclaré: « En vérité, il faut repenser les chemins de fer. »

A ma remarque qu'il aurait pu y songer depuis dix-huit mois de fonction, M. le ministre a répondu qu'il fallait bien dix-huit mois pour arriver à pénétrer tous les rouages de cette maison hermétique, la prudence recommandant jusque-là de s'abstenir de toute mesure dont les répercussions et les conséquences ne seraient pas exactement pesées.

M. Bertaud. Ce n'est pas flatteur pour ses prédécesseurs.

M. Pellenc. Je ne suis pas juge des possibilités ministérielles.

En ce qui concerne les réformes profondes, les réformes de structure, je comprendrais encore ces longues hésitations, mais à une condition, cependant, c'est que l'on ne fasse pas dans le même temps une politique qui aggrave le mal, c'est-à-dire qui enfonce davantage dans la voie du déficit. Or, par des mesures inopportunes ou inconsidérées, prises sans hésitation cette fois, c'est exactement ce que l'on a fait, et c'est cela, mes chers collègues, que je voudrais maintenant vous prouver en vous montrant que la crise aiguë dont je vous ai parlé tout à l'heure et que l'on nous demande, par des artifices, de calmer momentanément, résulte d'une politique que, par quelques échantillons, je vais illustrer.

Je dirai d'abord que j'ignore si le Gouvernement a bien conscience de la plénitude et de la gravité du mal, de l'importance des causes qui lui sont imputables, car si l'on se réfère soit à ses déclarations devant l'Assemblée nationale, soit aux auditions devant la commission des finances du Conseil, les causes diverses que je vous ai exposées longuement, et qui méritaient tout de même d'être examinées, n'ont même pas été effleurées.

Ceci m'amènera donc à examiner le diagnostic établi par le Gouvernement, et il faudra le compléter par ce que je vous ai déjà exposé.

Le Gouvernement déclare qu'au nombre des causes de la situation actuelle figure d'abord l'augmentation des impôts, pour 9 milliards, dit-il.

C'est exact; mais le chiffre ne l'est pas tout à fait. C'est 7 milliards 200 millions, selon l'estimation de l'inspection générale des finances, qui est certainement bien placée pour en juger. Mais ces impôts nouveaux, il faut bien remarquer que les autres sociétés et les particuliers ont bien été obligés, sans aucune subvention de l'Etat, de les absorber.

Le Gouvernement invoque, d'autre part, la diminution du trafic, donc des recettes. C'est également vrai; mais quelles sont les causes profondes de cette diminution de trafic ? Est-ce une crise des affaires ? Est-ce une crise de la production ?

Le Gouvernement répond négativement, car selon lui tout va très bien!

Il n'y a pas de crise — M. le ministre des finances l'a déclaré — et pour ne pas risquer de déformer les déclarations qu'il a faites, je lis le bulletin officiel des commissions où vous pourrez voir que le ministre brosse un tableau réconfortant de la situation financière et économique.

« Le ministre, y est-il dit, a tout d'abord souligné l'amélioration de la situation économique depuis dix mois, en montrant dans quelles proportions s'est accrue la production des divers secteurs, comment le développement des exportations s'est très sensiblement amélioré, ainsi que l'équilibre de la balance des payements et quels sont les symptômes qui permettent de penser qu'on se trouve dans une période de pré-stabilisation de la monnaie. »

Lors de son audition, M. le ministre des travaux publics a complété ces déclarations en signalant que le retour à une production accrue — notamment en matière agricole — avait évidemment pour effet, en permettant aux diverses régions de vivre mieux sur leur propre économie, de limiter les transports à grande distance et donc, de réduire le trafic.

Cette argumentation semble contenir en elle-même, il faut bien le reconnaître, une part de vérité. Seulement, je demande si elle est bien valable pour les périodes du début de l'année qui se caractérisent d'habitude, spécialement en matière agricole, vous le savez, par la localisation de la production dans certaines régions favorisées du Midi et le transport, au contraire, dans toutes les autres régions du territoire moins favorisées.

La vérité, si vous voulez me permettre d'évoquer une comparaison d'ordre physiologique, c'est que tout le monde sait que la circulation se ralentit quand l'activité de l'organisme faiblit; et tout le monde sait aussi que si, inversement, on ralentit la circulation, l'organisme s'affaiblit.

Eh bien! dans le cas présent, je crois que c'est en réalité de l'un et de l'autre de ces dangereux phénomènes que nous sommes les victimes à la fois.

En effet, en plus des difficultés économiques qu'on n'oserait sérieusement nier devant un auditoire analogue à celui devant lequel, chaque semaine, les uns et les autres nous nous trouvons dans nos départements respectifs, je crois que, par une politique imprudente des tarifs, on a mis des barrières qui font fuir ce qui restait de ce trafic.

En voici la démonstration. A la fin de l'année 1948, le ministre des travaux publics, en application de l'article 16 de la convention de 1937, décide de procéder à des majorations générales de tarifs et en particulier, des tarifs marchandises, qui intéressent les quatre-cinquièmes des ressources de la société. Il décide — j'ai sous les yeux le texte —, une majoration de 22,14 p. 100 par rapport aux taux actuels, étant précisé, malgré l'avis du conseil d'administration de la société qui y était opposé, que cette majoration serait appliquée à tous les barèmes, y compris les barèmes plafonds. La société, sentant ou pressentant les inconvénients que cette mesure insonsidérée pourrait présenter, fit alors les plus expresses réserves sur cette décision unilatérale en signalant — ceci est écrit dans une lettre du 2 novembre 1948; je lis le texte de la lettre — « Le chemin de fer et, par voie de conséquence, les finances publiques vont donc subir, du fait des récentes décisions, un grave préjudice sur lequel j'ai cru de mon devoir d'appeler votre attention. »

Il est évidemment très regrettable, puisqu'il s'agissait d'une maison hermétique à laquelle on ne pouvait rien toucher, de l'avis même du ministre, avant dix-huit mois d'études et sans de très grandes précautions, que l'on n'ait pas, dans la circonstance, usé de la même circonspection.

Je dis en tout cas que, dans cette circonstance, ce sont les gestionnaires responsables de l'entreprise qui ont vu clair; les faits, hélas ! l'ont corroboré. On n'a pas tenu compte de leur avis, il y a eu substitution d'autorité et, par conséquent, de responsabilité.

Au nombre des éléments générateurs du déficit de la S. N. C. F., le ministre des travaux publics, au cours de son audition, a mis les charges excessives de la société, sans les détailler d'ailleurs.

Mais nous l'avons déjà fait dans le rapport distribué.

Le Gouvernement est en tout cas muet sur tout un ensemble de charges qui sont de son fait, qui datent de ces derniers mois et qui paraissent quelque peu inopportunes au moment où l'entreprise était déjà en déficit; car cela a contribué largement à la placer dans la situation inextricable qui nous est actuellement soumise.

Je ne prendrai que quelques exemples. On a reclassé le personnel. Nous avons vu que ce reclassement coûtait 8 milliards. La mesure était peut-être injustifiée. Je ne veux pas discuter le fond de la question. Mais je pense qu'avant d'effectuer ce reclassement de toutes les catégories, on aurait dû, puisque le budget de la société était déjà en déficit de 30 milliards, réaliser des économies correspondantes, ou, tout au moins, s'en préoccuper.

Les deux mesures auraient dû être liées. Ce qu'il y a de fâcheux, c'est que non seulement on n'a point procédé ainsi mais, que, du fait de cette mesure, le ministre est présenté par surcroît comme ayant fait une certaine surenchère sur ce que réclamait la confédération générale du travail.

Cela résulte d'un tract que vous connaissez bien, monsieur le ministre, et que je connais bien aussi, qui a été diffusé parmi les cheminots, auquel il ne faut pas attacher certes une autre valeur que celle d'un tract électoral, mais qui comporte cependant des précisions en ce qui concerne la matérialité des faits. Il était ainsi libellé:

« La C. G. T. proposait un reclassement qui aurait — excusez l'expression — grillé

6 milliards. Celui qui a été accepté par M. Christian Pineau en coûte 8. »

Je crois que, dans les circonstances actuelles, le Français moyen, celui qui paye, aurait véritablement préféré que, dans ce tract le ministre fût accusé d'avoir essayé de rogner. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs à droite.*)

Mais voici un exemple qui illustre mieux encore l'état d'esprit qui règne au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme.

Le 21 avril 1948, une décision du ministre prescrit la revision des coefficients hiérarchiques du personnel.

Le 27 avril, six jours plus tard, après étude et délibération sur la question, le conseil d'administration de la S.N.C.F., sous la signature du président M. Flouret, adresse au ministre ses propositions. Ces propositions entraînent pour la société une charge de 450 millions. Il s'agit du personnel de conduite des machines.

Cette revision apparaît insuffisante aux services du ministère. Le 29 mai, une décision d'autorité du ministre fixe un nouveau tableau des coefficients, qui augmente de deux échelons ou d'un échelon et demi le classement du personnel intéressé, et applique par surcroît ces dispositions rétroactivement au 1er janvier précédent. Cela entraîne une dépense supplémentaire, par rapport à celle qui avait été arrêtée par le conseil d'administration, de 550 millions et établit le total des charges à un milliard pour la société.

Là encore, je ne sais pas si cette mesure était justifiée. On peut cependant penser que le conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français ne devait pas s'être montré dans ses propositions systématiquement hostile, défavorable ou injuste vis-à-vis de l'une des catégories de personnel les plus intéressantes de la société.

On doit surtout remarquer — je ne retiendrai que ce fait — que le ministre, là encore, a substitué ses propres décisions à celles du conseil d'administration, sans procéder à des économies corrélatives en contre-partie, aggravant ainsi les charges de la Société nationale des chemins de fer français qui, cependant, chacun le savait, avait encore un déficit de plusieurs dizaines de milliards. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

Une autre charge très lourde imposée à la société résulte des modifications apportées au régime des congés, modifications sur lesquelles est intervenu encore directement et personnellement le ministre par les instructions qu'il a données.

Par lettre du 25 mars, le ministre donne au directeur général des instructions dont on peut détacher le passage suivant:

« En attendant que soit promulguée la nouvelle convention collective actuellement en cours d'élaboration, sans préjuger les dispositions définitives qu'elle contiendra en la matière, j'ai décidé d'unifier, pour l'exercice 1948, le mode d'attribution des congés en retenant comme base le régime le plus favorable. »

Les services de la direction générale étudient, bien entendu, les répercussions de cette décision. Ils font le 8 avril des objections au ministre, car l'exécution chiffrée de cette mesure équivaudrait, pour la société, à prendre la charge supplémentaire de 5.400 agents.

Le 8 juin, des instructions nouvelles du ministre interviennent. Elles confirment purement et simplement la décision antérieure disant:

« Par lettre du 25 mars, je vous ai fait connaître ma décision sur le mode d'attribution de la durée des congés des agents de la Société nationale des chemins de fer français pour l'année 1948. »

Par surcroît, cette lettre, à un an de distance, traite du régime qui sera appliqué à l'année en ajoutant: « J'ai fixé la durée des congés à vingt-quatre jours à la base, plus les fêtes légales pour l'exercice 1949. »

Elle conclut ainsi: « Le personnel de la Société nationale des chemins de fer français aura, après une attente relativement courte, satisfaction sur une de ses revendications essentielles. Vous voudrez bien lui faire connaître — ces mots sont soulignés — la décision que je viens de prendre en sa faveur. »

Là encore, je ne veux pas discuter la légitimité de la mesure en soi; je constate seulement que cette prolongation des congés est intervenue en dehors des organes de direction de la société, dans une certaine mesure malgré leurs objections, en vertu d'une décision ministérielle applicable non seulement à l'année en cours mais, à un an de distance, à l'année qui devait suivre. Et je retiens encore, en toute objectivité, le fait que cette prolongation a correspondu à 5 milliards de dépenses supplémentaires pour le budget de la société, ce qui a augmenté d'autant le déficit, puisqu'on ne s'est pas préoccupé davantage d'économies compensatrices à réaliser.

Je pourrais prolonger cette énumération, car la politique du ministère en la matière abonde d'exemples analogues à ceux que je vous ai cités; mais il est une dernière question, la plus grave pour les finances de la société, par laquelle je terminerai cet exposé: celle de la titularisation des auxiliaires à laquelle on a procédé.

La Société nationale des chemins de fer français, depuis des années, a du personnel en surnombre; tout le monde l'a écrit et avoué, en 1947, en 1948 et en 1949, en particulier.

Or, par définition, le personnel auxiliaire est appelé, dans les entreprises, comme personnel d'appoint pour compléter le personnel permanent, afin que les effectifs soient à chaque instant adaptés aux besoins. C'est vrai pour toutes les administrations publiques et pour toutes les entreprises publiques.

Lorsqu'il y a des effectifs en surnombre, c'est évidemment aux auxiliaires qu'il faut songer tout d'abord si l'on veut en réduire le volume. Il convient donc, lorsqu'il y a pléthore, de licencier des auxiliaires mais surtout pas de les titulariser, c'est-à-dire de les consolider définitivement dans leur emploi en s'interdisant ainsi pour l'avenir toute possibilité de renvoi.

Eh bien! c'est précisément cela que l'on a encore fait en 1948; on a titularisé, retenez le chiffre, 20.703 auxiliaires.

Alors que la direction et le conseil d'administration de la société se montraient encore prudents sur les mesures à prendre en cette matière, en raison du déficit sans cesse plus accusé du budget de la société, le ministre, qui trouvait sans doute que l'on allait pas assez vite, envoyait, en date du 28 janvier 1949, une circulaire que je lis et dans laquelle il disait:

« Mon attention a été particulièrement appelée sur la question du commissionnement des auxiliaires. Je vous serais obligé de vouloir bien accélérer, dans toute la mesure du possible, la réalisation de la tranche de commissionnement en cours, spécialement en ce qui concerne le commissionnement des auxiliaires qui, entrés au service de la Société nationale des chemins de fer français bien avant l'âge limite du commissionnement, ont accompli déjà plusieurs années de service en cette qualité. »

A la suite de quoi, alors que la situation de la société, au début de cette année, était désespérée, on procéda à la titularisation de 8.082 auxiliaires supplémentaires.

Si l'on veut bien considérer que le passage de la catégorie d'auxiliaire à celle de titulaire, sans tenir compte de tous les inconvénients que je vous ai signalés pour l'avenir — parce qu'on ne peut plus renvoyer des titulaires — entraîne, pour la société, une dépense supplémentaire immédiate de 40.000 francs à la base de l'échelle — et beaucoup plus ensuite lorsqu'ils auront atteint des catégories plus élevées — avec cette mesure, c'est, en réalité, une dépense supplémentaire de 1 milliard 120 millions que l'on a imposée à cette société.

A la remarque que j'ai eu d'ailleurs l'honneur de faire à M. le ministre, en commission des finances, sur son attitude concernant les auxiliaires, il a répondu « qu'il s'agissait d'un personnel à qui plusieurs années de service avaient conféré, en quelque sorte, des droits moraux ». Je n'en disconviens certes point.

Plusieurs sénateurs au centre. Alors ?

M. Méric. Que fallait-il faire ?

M. Pellenc. Attendez! Je crois que, là aussi, il doit y avoir une certaine péréquation des situations entre les diverses catégories de travailleurs de l'Etat.

Les premiers des auxiliaires qui ont été titularisés à la Société nationale des chemins de fer français avaient quatre ou cinq ans de services dans la société; c'est vrai. Les derniers en avaient à peine deux ou trois. Ce qu'il faut retenir, c'est que dans le moment même où des dispositions législatives très strictes obligeaient tous les services publics à des compressions de personnel et contraignaient tous les établissements nationalisés à licencier leurs auxiliaires, dans les chemins de fer, au contraire, on ne respectait pas la loi, et on les titularisait.

Je vais vous citer un exemple, monsieur le ministre, dont vous pourrez vérifier l'authenticité. Je parle d'une administration que je connais bien: celle des postes, télégraphes et téléphones. Vous la connaissez certainement bien, vous aussi, puisque c'est, je crois, un éminent fonctionnaire des postes, télégraphes et téléphones qui est votre directeur de cabinet. Dans cette administration, dans le même temps, on licenciait par milliers des auxiliaires ayant sept ou huit ans de services...

Un sénateur au centre. Très bien!

M. Pellenc. ...et dans les sociétés nationalisées de l'aviation on renvoyait en masse des collaborateurs qui avaient plus de quinze ans de métier. (*Mouvements divers.*)

M. Biatarana. Démission!

M. Pierre Boudet. N'anticipez pas!

M. Pellenc. Je poursuis ma comparaison.

On en arrivait encore par ces mesures à créer dans le pays deux catégories de Français: de nouveaux privilégiés qui, ayant eu la chance, à un moment donné, de pénétrer dans la forteresse de la Société nationale des chemins de fer français, y ont trouvé asile sûr, traitement et avantages divers assurés, et d'autres à qui s'appliquait la dure loi commune et qui, par surcroît, faisaient les frais des avantages accordés aux premiers.

C'est une lourde responsabilité morale, je crois, que tous ceux qui ont contribué

à établir cette distinction ont prise vis-à-vis de l'ensemble des travailleurs français. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

Nous constatons, par conséquent — et c'est ce que, objectivement, je veux retenir de ce que je vous ai exposé — que la Société nationale des chemins de fer français est un organisme dans la gestion duquel s'exerce, d'une façon permanente et directe, l'action ministérielle, que cette action est intervenue d'une manière constante, répétée, dans toutes les questions qui ont une incidence directe sur l'équilibre financier de la société, soit en lui imposant, malgré ses organes directeurs, malgré son conseil d'administration, des charges supplémentaires, soit en lui imposant des mesures tarifaires.

Cette intervention est-elle légale ? Ce n'est point le lieu d'en discuter.

Il en résulte simplement ce corollaire logique qu'à cette participation directe et personnelle à la gestion doit s'attacher une responsabilité directe dans les conséquences de cette gestion. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Cette responsabilité n'est pas simplement une responsabilité politique; c'est une responsabilité d'un caractère beaucoup plus étendu dont je laisse le soin aux juristes avertis de cette assemblée d'apprécier la nature, la portée et les conséquences qu'il convient d'en tirer, à l'heure où un trou de plusieurs dizaines de milliards est fait dans le budget de cette année. (*Nouveaux applaudissements.*)

Je me bornerai à évoquer à cette occasion, et d'une façon tout à fait incidente, vous le voyez, monsieur le ministre, une mesure que vous avez prise: le retrait de fonction de M. Lemaire, ancien directeur général de la société. (*Murmures.*)

Je serai le dernier à discuter d'une mesure personnelle et d'un acte d'autorité véritable, à une heure où nous voudrions, tous ici, en avoir des exemples plus fréquemment répétés (*Vifs applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite*), mais à la condition cependant, mes chers collègues, que cette mesure n'équivaille pas à un transfert injuste de responsabilité. (*Très bien! très bien! et applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Or, je dirai, monsieur le ministre — et je m'en excuse — vous n'avez point été fonctionnaire, mais on s'instruit à tout âge. Je dirai que lorsqu'on écarte un haut fonctionnaire d'une administration ou d'une entreprise nationalisée, dans le moment même où l'on avoue un déficit énorme de gestion, lorsqu'on déclare qu'on a besoin d'équipes nouvelles pour redresser la situation, cela signifie, on ne peut plus clairement pour l'opinion, que le haut fonctionnaire en question a la responsabilité de cette situation. Or, les pièces que j'ai évoquées devant vous, mes chers collègues — j'en ai d'ailleurs bien d'autres dans mes dossiers — ont clairement démontré que ce sont les décisoins du ministre, prises malgré les services de la Société nationale des chemins de fer français, malgré M. Lemaire, malgré le conseil d'administration, qui ont plongé cette société dans la situation aiguë que de fausses apparences pourraient imputer à ces derniers. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

Je tiens à déclarer du haut de cette tribune, parce que cela est de stricte honnêteté, que ni M. Lemaire, ni le conseil d'administration ne sont pour rien dans l'aggravation brutale de la situation financière de la société dont ils ont, au contraire, défendu, avec tous les moyens en leur pouvoir, les intérêts.

Et c'est pour qu'après nous le déclare aussi une grande juridiction, que l'on ne pourra pas suspecter de céder à des complaisances quelconques, que votre commission des finances, dans l'abattement symbolique d'un million qu'elle a opéré sur les crédits demandés, a tenu, entre autre signification, à donner à ce geste la marque de son désir de voir la cour de discipline budgétaire se saisir de la question afin de définir toutes les responsabilités et de faire laver devant l'opinion ceux qui n'ont pas démérité. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Examinons maintenant les projets gouvernementaux.

M. le ministre a déclaré à la commission des finances qu'on demandait 21 milliards, mais, qu'en réalité, le déficit, pour 1949, serait de 47 milliards.

Or, monsieur le ministre, ce déficit serait bien supérieur si vous n'aviez pris la précaution de faire intervenir également les 30 milliards qu'on a indûment prélevés au budget des investissements, somme qui est affectée au renouvellement normal du matériel de la société; parce que, en violation de la convention de mars 1942, on ne fait plus aucun versement, pour renouveler le matériel, au fonds d'amortissement.

Par conséquent, c'est à 77 milliards que s'élève en réalité le déficit de cette année.

Si, comme le signalait l'inspection générale des finances, la péréquation des retraites entraîne une charge nouvelle de 9 milliards, c'est en réalité à la fin de l'année à plus de 80 milliards que s'élèvera le déficit. Il faudra donc trouver ces 80 milliards.

Savez-vous ce que c'est que 80 milliards, monsieur le ministre ? Il faut ramener cela à l'échelle humaine. Je suis obligé quand j'ai à faire face à mes électeurs, qui, je vous l'assure, sont autrement plus montés que je puis l'apparaître moi-même à cette tribune, contre tous les abus devant lesquels ils se trouvent à l'heure actuelle (*Vifs applaudissements sur les mêmes bancs*), je suis obligé de faire ce petit calcul: il y a 40 millions de Français; 80 milliards, cela fait 2.000 francs à payer par tête de Français et cela représente 8.000 francs en moyenne par foyer, 8.000 francs qu'il faudra débourser en plus de toutes les charges, de tous les impôts, des patentes qui, à l'heure présente, sont imposés aux contribuables français.

Alors, pour se procurer ces 80 milliards, quel est le remède efficace que nous propose le Gouvernement, le remède à rendement immédiat s'entend ?

Le Gouvernement nous dit, vous l'avez déclaré, monsieur le ministre: il faut « repenser les chemins de fer. » (*Sourires.*)

D'accord, d'accord! Nous avons d'ailleurs vu ce qu'il fallait en penser. Mais quand on aura repensé ces chemins de fer et que l'on aura supprimé 10.000 ou 12.000 kilomètres de lignes, savez-vous à quoi on aboutira ? Entre deux ou dix ans, comme vous l'avez déclaré, par conséquent dans dix ans, à 6 milliards d'économies sur ce budget. Or, c'est 80 milliards qu'il faudra tout de suite trouver.

Le ministre a dit à la commission d'autre part: « On va licencier 10.000 personnes par an ».

D'accord! mais, depuis trois ans, on licencie déjà 10.000 personnes par an et, à ce rythme là, pour le présent, en ce qui concerne cette somme de 80 milliards, il n'y aura rien de changé.

Le ministre ne nous dit pas: « On va bloquer toutes les dépenses supplémentaires nouvelles à partir d'aujourd'hui d'une manière absolue, jusqu'à ce que l'équilibre soit réalisé ».

Il ne dit pas: « On va s'efforcer de réaliser des économies sur tous les postes qui paraissent abusivement chargés. » De ceux-ci, j'ai donné, comme tous les enquêteurs officiels, des échantillons dans le rapport qui a été distribué.

Le ministre, ou plutôt le Gouvernement propose enfin — car c'est dans le projet de loi — de bloquer 15 milliards sur les crédits d'investissement de la Société nationale des chemins de fer français.

A cette occasion, le ministre des travaux publics a déclaré à l'Assemblée nationale:

« Le blocage de ces crédits d'investissement qui vous est demandé est surtout destiné, dans l'esprit du Gouvernement, à inciter la Société nationale des chemins de fer français à faire le maximum d'économies. »

Le ministre ne nous a d'ailleurs pas caché, au cours de son audition à la commission des finances, qu'en réalité, on ne pourrait pas maintenir l'application de cette disposition. On risquerait, en effet, maintenant que les commandes sont passées, maintenant que les crédits sont engagés, de mettre plusieurs entreprises en faillite et des milliers d'ouvriers sur le pavé.

Cela c'est vrai. Mais cette mesure qu'on nous propose — j'en appelle à vos souvenirs — n'est-ce pas une réplique étriquée, ô combien ! de celle que le Conseil de la République, il y a six mois, au cours de la discussion du projet de la loi des maxima, avait adoptée à une très forte majorité à un moment où elle pouvait avoir alors sa pleine efficacité. C'est une mesure que le Gouvernement avait cependant combattue ici même alors que je la défendais. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite*), m'amenant à lui dire pour essayer de le convaincre: écoutez, monsieur le ministre, je crois que mon argumentation était plus complète que la vôtre :

« Je sais bien que la réforme de cette société ne pourra produire immédiatement ses effets, que peut-être le budget pourra être appelé à combler quelques difficultés de trésorerie, mais nous ne pourrons plus, si nous accordons ces subventions à l'avance, bénéficier de cet appoint sérieux qui est aussi la crainte de la répercussion qu'aura ce débat dans l'opinion. Et ainsi nous n'aurons plus rien pour astreindre les intéressés eux-mêmes à nous aider dans cette tâche de redressement à laquelle nous sommes tous, dans cette Assemblée, également attachés.

« En accordant au début de l'exercice les sommes nécessaires à la société pour s'installer dans leurs pratiques anciennes, nous leur donnons de la quiétude pour toute une année. Voilà le danger que nous courons et qu'il faut éviter. »

Cependant, mes chers collègues, cette disposition, nous l'avons votée et cette barrière salutaire à l'époque, le ministre des travaux publics lui-même agissant comme délégué du Gouvernement, la fit tomber, en faisant écarter à l'Assemblée nationale le texte que nous avions adopté à une très forte majorité.

Trois mois après, alors que j'étais rapporteur du budget des investissements, au nom de la commission des finances unanime, j'avais demandé à notre Assemblée d'adopter encore une mesure semblable qui pouvait, à cette époque, avoir encore quelque efficacité.

Mais, récidiviste, le Gouvernement la fit encore écarter lors du retour du projet à la première Assemblée.

Maintenant, au moment où, de l'aveu même du Gouvernement, cette mesure perd toute son efficacité, on vient nous

la proposer comme une trouvaille qui ne peut plus faire désormais illusion à personne, car elle vient à contretemps et elle serait peut-être pire que le mal auquel on voudrait remédier. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

Comme j'en faisais la remarque en commission, à M. le ministre des finances, il me rétorqua — fort aimablement, je dois le reconnaître —: « Monsieur le sénateur, ne vous plaignez pas, nous suivions votre pensée! »

Je ferai remarquer au représentant le plus proche de M. le ministre des finances, avec la même amabilité, que cette pensée, c'est celle du Conseil de la République, maintenant, et que le Gouvernement a mis bien longtemps à l'assimiler. (*Sourires.*)

Je ferai remarquer, en outre, comme nous n'avons point d'amour-propre — d'amour-propre d'auteur s'entend — que nous eussions préféré, dans l'intérêt du contribuable, que le Gouvernement, au lieu de suivre à retardement notre pensée l'eût devancée; il en serait résulté ainsi plusieurs milliards d'économies. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

J'en profiterai pour dire, à votre intention, mes chers collègues et aussi à l'intention de MM. les membres du Gouvernement, qu'on a bien tort de trop négliger parfois nos avis.

Car notre pensée, voyez-vous, est un reflet très proche de ce que pense la population de ce pays.

Ce n'est pas que l'immodestie nous égare! (*Exclamations à gauche.*) Non, car nous ne nous croyons pas plus clairvoyants que quiconque. Nous n'avons aucun mérite particulier à cette clairvoyance. C'est seulement parce que nous sommes plus facilement en contact avec l'opinion réelle du pays, grâce à nos électeurs d'ailleurs. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite*) qui, moins nombreux que les vôtres, constituent une sélection au jugement plus complet, moins mobile, moins influençable que ne l'est parfois le jugement des masses.

En raison de leurs contacts journaliers et fractionnés avec ces masses, nos mandants connaissent mieux et plus complètement leurs difficultés, leurs besoins, leurs misères, leurs aspirations, et leurs réactions de ceux-ci.

Ils nous résument ainsi l'opinion de toute une population, et dégagent pour nous ce que j'appellerai « le pouls moyen du pays ».

Eh bien! monsieur le ministre, en nous négligeant parfois, c'est ce « pouls » qui est négligé, — ce que ne fait jamais un médecin avisé, car il risquerait de se tromper. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Mes chers collègues, j'ai exposé ce qu'est le projet du Gouvernement. Il ne reste pratiquement rien qui puisse avoir une porté immédiate.

Si le Gouvernement ignore systématiquement ou feint d'ignorer tous les postes que nous avons signalés et où l'on pourrait immédiatement économiser, nous nous retrouverons, immanquablement à très brève échéance exactement dans la même situation et même peut-être avec un mal encore aggravé.

Alors, savez-vous ce que l'on fera ? Je vais vous le montrer, et du même coup, je vais vous montrer le danger qu'il y aurait à voter l'article 6 du projet.

On considérera à ce moment-là comme une nécessité impérieuse la réalisation de cette idée que poursuit la S. N. C. F., qu'il faut aggraver les charges de ses concurrents pour les mettre à parité avec elle, en faire disparaître un certain nombre et la sauver.

C'est tellement vrai qu'en voici encore l'aveu recueilli dans un rapport de l'inspection générale des finances dont je vais vous lire un extrait:

« A défaut d'une nationalisation des transports routiers, la S. N. C. F. envisage soit une coordination autoritaire — je dis bien une coordination autoritaire — soit une aggravation des charges fiscales et sociales imposées à ces concurrents. »

Fort justement, l'inspection générale, qui se préoccupe des conséquences que cela pourrait avoir pour l'économie générale du pays, dit:

« Mais il reste à savoir si l'extension de proche en proche à tout le secteur privé des diverses sujétions imposées au secteur nationalisé ne finirait pas par paralyser toute l'activité générale. »

Alors, voyez-vous, on fera cela parce que ce sera la dernière ressource à la faveur de l'article 6 sur la coordination, et en dehors du Parlement, par un simple décret.

Ce sera la mort d'une partie des transports routiers, de nouvelles difficultés dans les entreprises de production, la vie plus chère, et ce sera de nouvelles misères qui viendront s'ajouter à celles que nous n'arrivons plus, hélas! à l'heure actuelle, à soulager.

C'est pourquoi, mes chers collègues, suivant votre commission des finances, vous ne voterez pas l'article 6 qui a été disjoint de ce projet.

Etant affranchi, comme un nombre considérable de mes collègues, de toute considération d'ordre politique quand se pose uniquement un problème de technique et de finances (*Exclamations ironiques sur certains bancs à gauche et à l'extrême gauche*), je sais que je traduis certainement et fidèlement leur pensée. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

Ces applaudissements me le témoignent. Je donnerai alors en leur nom au Gouvernement cet avertissement solennel:

Si l'on ne prend pas dès maintenant, par une politique exactement contraire à celle qui a été pratiquée jusqu'ici, les mesures urgentes qui s'imposent,...

M. Méric. Lesquelles ?

M. Pellenc. ...on prépare pour cette entreprise, et à très brève échéance, une catastrophe que, ni le Gouvernement actuel, ni ses successeurs éventuels, ne pourront alors conjurer.

A gauche. Vous êtes au Gouvernement!

M. Pellenc. Et si, malgré cet avertissement, on revenait, par malheur, sans en avoir tenu compte, devant nous, avec une situation identique et peut-être même aggravée, ce n'est plus devant les Chambres et sur le plan politique que s'établiraient les responsabilités, mais devant la nation tout entière pour avoir compromis un élément essentiel de son patrimoine. Et l'on se trouverait alors chargé des plus écrasantes responsabilités! (*Vifs applaudissements prolongés sur de nombreux bancs à gauche, ainsi qu'au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Demusois.

M. Demusois. Mesdames, messieurs, nous assistons depuis déjà de longs mois à une insolente et formidable offensive contre tout ce qui est le bien national. (*Exclamations sur divers bancs.*) L'offensive engagée actuellement contre la Société nationale des chemins de fer français, à l'occasion des projets financiers, ne se sépare pas de celle menée contre toutes nos industries nationalisées, mais on n'a pas toujours le courage d'avouer franchement qu'on veut revenir en arrière et en finir radicalement avec nos industries nationalisées; alors, on cherche le biais susceptible d'alarmer, de troubler l'opinion publique afin d'obtenir la condamnation des nationalisations, s'efforçant de réaliser ainsi le climat favorable pour la rétrocession des entreprises nationales à l'industrie privée.

C'est ce que l'on tente de faire par les projets du Gouvernement à l'occasion de ces 21 milliards de crédits destinés à couvrir, dit-on, le déficit des chemins de fer, le déficit de la Société nationale des chemins de fer français. Ce déficit, affirme-t-on, est colossal. Il atteint 12 à 13 p. 100 du budget général de cette société. C'est, dit-on, la course à l'abime, c'est la ruine du pays. On feint de croire à un phénomène nouveau, du seul fait que les chemins de fer français sont sous le régime d'une société nationale, oubliant volontairement ce qu'était la situation des grands réseaux avant 1937.

Permettez-moi d'en parler quelque peu. Voici d'ailleurs ce que disait M. Jeanneney, président du Sénat, en 1931: « La convention de 1921, disait-il, a été mise en accusation devant la Chambre des députés sans qu'une seule voix se soit élevée en sa faveur à la tribune, sans qu'une contradiction quelconque soit venue du Gouvernement. » Il s'agissait, vous le remarquez bien par la date que j'ai citée, du régime qui favorisait les anciennes grandes compagnies de chemins de fer. Voici d'ailleurs quelques chiffres qui illustrent la politique de ces anciennes compagnies privées des chemins de fer français

Si on les examine en pourcentage par rapport au budget des chemins de fer, les déficits s'expriment comme suit: 1930, 7 p. 100; 1931, 15 p. 100; 1936, 30 p. 100; 1937, 33 p. 100; 1948, 12 p. 100; mais, énoncés en pourcentage, les déficits peuvent ne pas conduire à une appréciation suffisamment claire. Mieux vaut donc préciser en donnant le montant de ces déficits pour quelques années avant la guerre.

Ces déficits, avant la nationalisation, étaient les suivants: 1929: 189 millions; 1930: 1.781 millions 1931: 3.100 millions; 1932: 4.300 millions; 1936: 4.300 millions; 1937, date de la création de la Société nationale: 5.837 millions.

Si l'on prend l'ensemble, de 1921, date de cette fameuse convention appelée convention scélérate, à 1937, date de la constitution de la Société nationale des chemins de fer français, le total du déficit des grands réseaux de chemins de fer atteignait plus de 33 milliards de francs.

Pour apprécier la valeur de ce chiffre, je vous demande de considérer qu'il s'agissait de milliards d'avant-guerre, ayant, vous en conviendrez, une tout autre valeur que les milliards d'aujourd'hui.

Mais ces déficits considérables n'interdisaient pas aux magnats du rail de prélever pour le domaine privé des réseaux des millions de primes de gestion, en plus des millions de francs de dividende qui leur étaient en fait garantis par le jeu de la convention de 1921.

Je voudrais ajouter d'autres chiffres résultant de ces singulières pratiques dont bénéficiaient les grandes compagnies privées des chemins de fer français sur le dos de notre pays.

Les charges croissantes de capital de ces grandes compagnies étaient: en 1913, de 733 millions; en 1921, de 1.262 millions;

en 1929, de 3.429 millions; en 1933, de 3.545 millions; en 1934, de 3.674 millions; en 1935, de 3.637 millions.

Comme vous pouvez le voir, les charges de capital pesaient lourdement sur le budget des chemins de fer et, bien entendu, en raison de la situation créée par elles, les anciennes compagnies, exprimant des intérêts privés et non des préoccupations nationales, recouraient massivement à l'emprunt.

De 1921 à 1929, 35 milliards ont été empruntés par les grandes compagnies des chemins de fer français. La moitié de cette somme, soit 17 milliards et demi, n'avait correspondu à aucun accroissement d'effectif. Sur cette somme de 17 milliards et demi, je donne comme précision que 12 milliards étaient servis en commission pour les banques, en primes d'émission et en perte au change. L'autre moitié, soit également 17 milliards et demi seulement, servait pour l'acquisition de matériel, pour travaux complémentaires ou travaux de lignes nouvelles.

Ainsi donc se trouve démontré que le déficit des chemins de fer n'est pas un phénomène nouveau dû au caractère soi-disant nationalisé de nos réseaux. J'insiste ici sur ce point: ceux qui, aujourd'hui, se dressent en accusateurs de la Société nationale des chemins de fer français et surtout prétendent arracher aux travailleurs du rail des droits acquis au prix de longues luttes, ne se montraient pas si soucieux, à ces époques terribles pour notre pays, de se dresser contre ces compagnies privées de chemins de fer qui portent encore, qu'on le veuille ou non, une part de la responsabilité de la situation devant laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Quant au déficit actuel, convient-il, après M. le ministre des travaux publics et des transports, d'insister sur sa cause immédiate et profonde ? Je m'en excuse, mais, même après M. Pellenc, je veux tout de même rappeler ce que disait M. le ministre des travaux publics et des transports, le 24 mai dernier, à l'Assemblée nationale. M. le ministre déclarait que la première des deux causes immédiates qu'il signalait était l'augmentation de certains impôts qui, évidemment, coûtent à la Société nationale des chemins de fer français 8 à 9 milliards de francs.

Il signalait, comme deuxième cause, la baisse importante du trafic. En ce qui concerne les voyageurs, disait-il, on a constaté une baisse peu importante du nombre de voyageurs transportés, mais une baisse beaucoup plus importante pour la distance moyenne parcourue par chaque voyageur. Il signalait, par cela même, que l'on hésite maintenant à faire des voyages importants, moyens ou longs.

Il ajoutait: « On a constaté d'autre part, un glissement de la première classe vers la deuxième et de la deuxième vers la troisième ». Ceci, disait M. le ministre, indique très nettement qu'au cours de ces dernières semaines un ralentissement s'est produit et que beaucoup de voyageurs — on l'a noté particulièrement à Pâques — se sont déplacés sur des distances plus courtes que de coutume.

En ce qui concerne, ajoutait-il, le trafic marchandises, nous constatons une diminution peu importante du nombre des wagons chargés, mais une chute importante de la productivité kilométrique. C'est donc à peu près, disait M. le ministre des transports et des travaux publics, le même phénomène que pour les voyageurs.

Ainsi, c'est l'aveu que le déficit actuel des chemins de fer ne peut être imputable ni aux cheminots, en particulier, ni à la Société nationale des chemins de fer français en général. C'est l'aveu que nos transports de la Société nationale des chemins de fer français et nos transports routiers sont écrasés, monsieur le ministre, par la politique financière de votre Gouvernement, par la politique économique qui est menée dans ce pays. C'est l'aveu que, pour l'ensemble de cette politique, vous agissez dans un sens contraire aux intérêts du pays. C'est une politique qui conduit à l'asphyxie, à la ruine et à la mort.

De tout cela, il ne résulte à aucun moment que l'on puisse accuser les cheminots et la Société nationale des chemins de fer français, puisque, aussi bien, même les journaux de l'étranger écrivaient, il n'y a encore que très peu de temps, que c'était véritablement magnifique de voir quel redressement avait été opéré en France dans le cadre des chemins de fer français. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

C'est pourquoi nous ne cesserons de répéter que les intérêts bien compris du pays exigent que vous vous en alliez, et que vienne à la direction des affaires françaises un gouvernement d'union républicaine et démocratique. (*Rires à l'extrême gauche.*)

Dans cette affaire du déficit des chemins de fer, et pour mieux aboutir dans le mauvais coup qu'on se prépare à réaliser, on s'est aussi efforcé d'opposer le rail à la route. Certains vont jusqu'à dire: fera-t-on payer le déficit des chemins de fer à l'automobile ? D'autres ajoutent: les défenseurs du rail veulent la mort des transports routiers.

Je veux, pour répondre à cette stupidité, reprendre une phrase d'un ancien ministre des transports, et prononcée en 1933. Ce ministre disait:

« Il s'agit de savoir non pas si l'automobile doit supporter le déficit des chemins de fer mais simplement si une organisation d'ensemble des transports, une coordination méthodique faisant place à l'anarchie actuelle, permettrait de réduire le volume des dépenses collectives sans porter atteinte aux besoins aujourd'hui satisfaits. »

Cette déclaration conserve toute sa valeur aujourd'hui.

En ce qui nous concerne, nous déclarons que nous ne pouvons être contre l'automobile pour le rail. C'est impossible, parce que l'automobile, comme le rail, fait vivre des centaines de milliers de travailleurs.

Il nous faut donc rechercher un point de solidarité entre les revendications de l'ensemble des ouvriers intéressés et celles des usagers des transports. Or, quelles que soient les déclarations faites, y compris celles contenues dans le projet du Gouvernement, nous doutons que l'on veuille, dans cette question, se soucier avant tout du bien public.

La coordination du rail et de la route s'est toujours présentée et continue à se présenter comme une grande tentative du capitalisme pour sortir de ses difficultés. C'est donc une question de rationalisation dans un domaine particulier de l'industrie et de l'économie capitaliste.

Nous, nous voudrions que la modernisation et la coordination des transports soient recherchées et réalisées différemment, non pas en fonction des intérêts privés, toujours en contradiction entre eux, mais avec le souci, avec le seul souci des besoins du pays et des intérêts des usagers, des cheminots et de tous les travailleurs des transports.

D'ailleurs, du point de vue de la conception même des transports que l'on semble oublier un peu trop, permettez-moi de rappeler ce que nous pouvions lire dans un rapport qui fit beaucoup de bruit, en février 1934, mais que nous aurions tous peut-être encore intérêt à méditer aujourd'hui.

Voici ce que disait M. Josse dans son rapport du 23 février 1934:

« Les transports par fer, par route, par eau ou aériens présentent un caractère de service public indispensable à la prospérité économique du pays. »

J'insiste sur cette phrase. Nous ne pouvons traiter de la question des transports d'une manière sérieuse que si nous les considérons comme un service public indispensable à la prospérité économique du pays.

« Les moyens de transport, ajoutait-il, doivent apporter dans toutes les régions, même défavorisées par la nature, les facilités de communication qu'exige la vie moderne et que les progrès techniques développent sans cesse. Le transport-service public lui-même est, de plus, le support d'autres services publics essentiels tels que la poste, dont le fonctionnement normal exige qu'elle trouve à tout moment le moyen de transporter le courrier dans les meilleures conditions. Les considérations de rendement financier sont sans doute moins impérieuses que cette nécessité d'assurer à tous et partout des transports efficaces. »

Ceci a été dit en 1934. Combien il y aurait intérêt à le retenir encore aujourd'hui pour ne pas nous laisser aller à des critiques du genre de celles que nous entendons depuis pas mal de jours, qui sont exprimées ici même, dans cette Assemblée, par des collègues que nous voudrions voir un peu plus logiques avec eux-mêmes lorsqu'ils se prévalent des grandes connaissances qu'ils ont de tel ou tel service public.

Le caractère obligatoire du service public doit donc être accompagné de la règle d'après laquelle « en exigeant, comme disait M. Josse, de chaque transport tout ce qu'il peut payer, il ne faut demander à aucun plus que le produit transporté ne pourra supporter, pour réaliser une politique économique et sociale des transports, et pour faire, à vrai dire, une politique des transports ».

Mais, nous ne sommes pas persuadés que ces préoccupations soient dominantes pour beaucoup de nos collègues. Comme le disait d'ailleurs mon ami M. Marc Dupuy à l'Assemblée nationale: « La situation actuelle de la Société nationale des chemins de fer français est la conséquence de la politique du grand capital qui voit, dans l'exploitation des chemins de fer et des cheminots, une source de profits substantiels à prélever sur la nation. Il avait raison d'ajouter:

« Au fond, tout le bruit fait à l'occasion des projets financiers et des 21 milliards demandés pour la Société nationale des chemins de fer français n'a pour but que de masquer les 60 milliards de francs de crédits nouveaux demandés par le Gouvernement dans ses projets financiers pour les dépenses militaires afin de poursuivre la sale guerre du Viet-Nam. » (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Ceux-là même qui crient le plus fort contre les crédits pour la Société nationale des chemins de fer français ne disent rien ou bien approuvent les dizaines de milliards de dépenses pour la guerre.

M. David. Très bien !

M. Demusois. Nous, communistes, nous ne serons pas complices de votre mauvais

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

coup et plus que jamais nous nous opposerons à votre criminelle politique de misère, de ruine et de guerre. Nous ne vous laisserons pas toucher, monsieur Pellenc, aux droits acquis dans la lutte par les cheminots, qu'il s'agisse du droit au commissionnement des auxiliaires, du droit aux facilités de circulation pour les cheminots et leur famille ou, comme ce fut dit, au régime même des retraites.

Vous semblez quelque peu oublier, monsieur Pellenc, un des éléments du problème. Pendant des années et des années ces avantages contre lesquels vous vous dressez étaient considérés comme représentant une part du salaire payé aux cheminots. Vous semblez oublier que même les anciennes compagnies chiffraient à 20 p. 100 ce que représentaient ces avantages, lorsque les cheminots se plaignaient de toucher des salaires trop peu élevés comparativement aux travailleurs de l'industrie privée.

Je demande à ceux qui, inconsidérément, prétendent attaquer les cheminots sur leurs avantages acquis, d'essayer de comparer, même encore aujourd'hui, les salaires payés, à qualités professionnelles égales, aux employés des chemins de fer et aux travailleurs de l'industrie privée. La différence en moins que vous constaterez est, dit-on, compensée — mais nous ajoutons: bien faiblement — par ces avantages que vous entendez mettre en cause, que d'aucuns entendent même ravir à ceux qui en bénéficient actuellement.

Vous semblez oublier que cette retraite qui, suivant vos déclarations, constitue un poids trop lourd aujourd'hui pour la S. N. C. F., a été payée par les cheminots eux-mêmes. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*) Et vous voudriez leur enlever ce qu'ils se sont donné à eux-mêmes? Je vous le dis, vous ne pourrez compter sur nous à ce sujet. Soyez assurés que nous serons avec les cheminots pour mener la lutte, aussi dure qu'elle puisse être, pour empêcher votre mauvais coup contre eux. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Nous ne laisserons pas détruire non plus cette importante partie du patrimoine français que représentent nos chemins de fer, que ce soit par le moyen des investissements de capitaux américains ou par les mesures énoncées dans votre projet de loi.

Nous nous souvenons, monsieur le ministre des transports, et vous le savez bien, de périodes d'avant-guerre où l'on a eu aussi recours à cette suppression du trafic sur un certain nombre de lignes sous le prétexte que ces lignes n'étaient pas rentables, qu'elles étaient par essence déficitaires. On les appellait même des lignes électorales. Mais l'expérience est là pour nous permettre de dire aujourd'hui que ce qui avait été fait hier dans ce domaine ne correspondait pas du tout aux raisons qui étaient invoquées.

Souvenez-vous, monsieur le ministre, que la plupart des conseils généraux de France s'étaient dressés contre cette destruction d'une partie de nos chemins de fer français que l'on prétendait faire à cette époque. Aujourd'hui, tout comme hier, nous nous dresserons contre vous dans cette tentative de détruire ce que nous considérons comme faisant partie du patrimoine national.

Contre vous, contre votre politique, les cheminots, vous le savez bien, qu'ils soient de la C. G. T., de la C. G. T. F. O. ou de la C. F. T. C. se dressent unanimes et unis pour vous demander de ne pas aller plus loin, et ils sont décidés, s'il le faut, à mettre tout en œuvre pour faire barrage à votre mauvaise politique. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Contre vous et avec les cheminots, nous lutterons pour une bonne organisation, pour une bonne coordination des transports, nous lutterons pour la défense des chemins de fer français et pour une véritable société nationale au service de la nation. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Il n'y a pas d'autre orateur inscrit sur l'ensemble de l'article 1er.

M. Albert Lamarque. Monsieur le président, je m'étais fait inscrire dans la discussion générale de l'article 1er au nom du parti socialiste.

M. le président. Vous êtes inscrit sur le 3e alinéa de l'article 1er, c'est-à-dire sur le chapitre 511, après M. Dronne.

La parole est à M. Dronne.

M. Dronne. Mesdames, messieurs, j'interviens dans ce débat — brièvement, je vous le promets — sur un sujet bien précis et bien limité, à propos des mutations dans le personnel qui ont été effectuées dernièrement à la tête de la S. N. C. F. et à propos des responsabilités que ces mutations mettent en cause.

Vous savez que le président du conseil d'administration et le directeur général de la S. N. C. F. ont été relevés de leurs fonctions le mois dernier. Je ne m'étendrai pas sur les circonstances dans lesquelles ils ont été « démissionnés. » L'affaire est connue; elle a été notamment expliquée en détail devant l'Assemblée nationale le 31 mai dernier par M. Bour. Je me contenterai de la résumer.

Le 7 mai, le ministre des travaux publics écrit au président du conseil d'administration de la S. N. C. F. qu'il a l'intention de procéder au remplacement du directeur général. Aux termes de l'article 15 de la convention du 31 août 1937, le directeur général ne peut être relevé de ses fonctions qu'après avis préalable du conseil d'administration et par l'autorité qui l'a désigné, en l'espèce le président du conseil d'administration. Si l'avis du conseil d'administration n'est pas conforme, la décision doit être prise par arrêté du ministre des travaux publics.

Dans sa lettre du 7 mai, se référant à ces dispositions, le ministre des travaux publics prie le président de convoquer le conseil d'administration en réunion extraordinaire le vendredi 13 mai et de porter à l'ordre du jour la question du remplacement du directeur général.

Puis, le ministre se ravise et fait annuler la réunion. L'opération prévue initialement, semble-t-il, pour le seul directeur général est étendue à un membre du conseil d'administration et à son président. Elle va être exécutée en trois temps

Premier temps: un membre du conseil d'administration, M. Aron, qui avait, paraît-il, eu l'imprudence de prendre la défense du directeur général dans des conversations privées, est remplacé par un nouveau membre M. Tissier.

Deuxième temps: le président du conseil d'administration, M. Flouret, est relevé de ses fonctions et remplacé par M. Tissier.

Troisième temps: le directeur général, M. Lemaire, est à son tour relevé de ses fonctions.

Le troisième temps soulève des difficultés plus grandes que les deux premiers. Le conseil d'administration est convoqué pour le mardi 17 mai, sur l'initiative du ministre, avec l'ordre du jour suivant : « remplacement éventuel du directeur général de la S. N. C. F. ». Les administrateurs d'Etat reçoivent mandat impératif de leurs ministres respectifs de voter pour le remplacement du directeur général.

Vous savez que le conseil d'administration de la S. N. C. F. comprend 20 membres: 10 administrateurs d'Etat, 5 représentants des anciennes compagnies et 5 représentants du personnel. Ce nombre est réduit, illégalement d'ailleurs, à 18 membres depuis la révocation de deux représentants du personnel affiliés à la C. G. T. Le ministre des transports paraît donc assuré de l'emporter avec les seules voix des représentants de l'Etat.

17 membres seulement assistent à la réunion du conseil d'administration, le mardi 17 mai. Un administrateur d'Etat, l'ancien président du conseil d'administration, est absent. Sont donc présents: 9 administrateurs d'Etat, 5 représentants des anciennes compagnies et 3 représentants du personnel. Sur les 9 administrateurs d'Etat présents, 6 se refusent à se faire les complices de ce qu'ils considèrent comme une injustice et comme une faute. Trois s'abstiennent lors du vote et trois autres remettent leur mandat au président, de sorte que le résultat du vote est le suivant: contre le remplacement du directeur général: 7 voix; pour le remplacement du directeur général: 6 voix; abstentions: 3.

Ainsi donc, malgré les instructions formelles données aux administrateurs d'Etat, le ministre des travaux publics n'a pu rallier à sa thèse que 6 voix sur 17.

Immédiatement après ce vote, le ministre prend un arrêté relevant de ses fonctions le directeur général.

J'ai tenu à rappeler ces faits pour bien montrer que les mutations de personnel effectuées à la tête de la S. N. C. F. l'ont été sur la seule volonté et sur la seule initiative du ministre des travaux publics et du Gouvernement, contre la volonté du conseil d'administration. Ces mutations, notamment celle du directeur général, ont été prononcées dans des conditions dont la régularité juridique apparaît infiniment contestable, dans des conditions qui ne semblent pas conformes à la lettre et surtout à l'esprit de la convention de 1937.

Je ne m'étendrai pas sur des considérations d'ordre juridique, qui ont été longuement exposées à l'Assemblée nationale, et sur lesquelles, sans doute, le conseil d'Etat sera appelé à se prononcer... dans un délai de deux ou trois ans.

Enfin, ces mutations ont été effectuées dans des circonstances très particulières, comme le rappelait tout à l'heure M. Pellenc, à un moment où le problème de la S. N. C. F. était porté devant l'opinion publique, d'une part par l'annonce d'un déficit important, d'autre part par une campagne de presse dirigée contre les chemins de fer et contre les cheminots. Du fait de ces circonstances, ces mutations apparaissent dans l'opinion du grand public comme une sanction à l'égard de l'ancien directeur et de l'ancien président du conseil d'administration. Relever de leurs fonctions, dans un tel climat, les deux dirigeants des chemins de fer, cela signifie, pour l'opinion publique, que ces deux dirigeants sont responsables du déficit et des erreurs de gestion que l'on découvre subitement à la S. N. C. F.

Si vous le voulez bien, nous examinerons rapidement ce problème des responsabilités.

Voyons d'abord le conseil d'administration et son président. Devant l'Assemblée nationale, le ministre des travaux publics a mis en cause la responsabilité du conseil d'administration et de son président dans le déficit actuel. Que faut-il penser de cette responsabilité ?

Lors de la majoration générale des tarifs de 22 p. 100 intervenue le 4 octobre der-

nier, le président du conseil d'administration a mis le ministre en garde contre les dangers d'une augmentation uniforme des tarifs-marchandises. Il a attiré son attention sur le fait qu'une majoration uniforme aurait pour effet de rendre certains transports par chemin de fer infiniment plus onéreux que par la route, donc, en définitive, d'enlever au chemin de fer une partie de son trafic, et, chose grave, de son trafic le plus payant. Il avait proposé un système de barème-plafond qui aurait limité les tarifs applicables au transport de certaines marchandises au prix de revient de leur transport par la route. Le ministre n'a rien voulu entendre. La majoration réalisée a été une majoration uniforme. Le résultat a été celui qu'avait prévu et que redoutait la S. N. C. F.: le trafic a considérablement baissé pour le transports des marchandises dont les tarifs sont au sommet de l'échelle des barèmes.

Bref, pour les transports les plus rémunérateurs, pour les transports bénéficiaires, vous avez, monsieur le ministre, en écartant le système des barèmes-plafonds qui vous était proposé, permis aux transports routiers d'écrémer le trafic des chemins de fer. En écartant le système des barèmes-plafonds, vous avez, monsieur le ministre, enlevé à la S. N. C. F. une partie de son trafic et de son trafic le plus payant.

Par ailleurs, le président du conseil d'administration vous a adressé, monsieur le ministre, une série de rapports et vous a présenté une série de propositions et de suggestions auxquels vous n'avez pas répondu. Je trouve, au hasard, — et il y en a d'autres que j'ignore — une lettre de fin mars transmettant l'avis du conseil d'administration sur le rapport de la commission d'enquête et formulant certaines demandes, en particulier au sujet des impôts nouveaux imposés à la S. N. C. F. par la réforme fiscale. Pas de réponse.

Toujours fin mars, une lettre proposant de fermer, à titre d'essai, certaines lignes secondaires. Pas de réponse.

Fin mars encore, une lettre demandant d'examiner d'urgence, sous l'autorité du représentant du ministère des travaux publics, en liaison avec des représentants des transporteurs routiers, les lignes de chemins de fer qu'il y aurait intérêt à fermer. Pas de réponse.

Début avril, une lettre rendant compte de la baisse des recettes-trafic et suggérant quelques remèdes. Pas de réponse.

Enfin, mi-avril, une lettre au sujet de la revision du budget de l'exploitation. Pas de réponse.

Le conseil d'administration et son président ne peuvent donc pas être accusés de négligence.

Devant l'Assemblée nationale, monsieur le ministre, vous avez porté un jugement sévère sur les administrateurs qui représentent le personnel. Vous avez laissé entendre que ces administrateurs jouaient le rôle des syndicats et étaient là pour apporter les doléances du personnel. Les administrateurs, représentants du personnel, n'ont pas du tout joué le rôle déplaisant que vous leur attribuez. Ils ne se sont pas bornés à présenter des revendications. Ils se sont occupés très activement et très honnêtement de la gestion de l'entreprise. Les autres administrateurs leur rendent hommage pour le souci de l'intérêt général et de l'intérêt du chemin de fer qu'ils ont constamment manifesté.

Monsieur le ministre, vous avez aussi mis en cause, et à bon droit, la structure financière insuffisante de la S. N. C. F. C'est là un très important problème qui n'avait pas échappé à l'attention du conseil d'administration et de son président.

M. Flouret vous a demandé certains aménagements à la convention de 1937 et, sans attendre, il s'était spécialement attaché à mettre au point certaines modalités d'organisation et certains contrôles indispensables. Il avait mis sur pied un certain nombre de commissions et aussi un système de contrôle des dépenses engagées qui devaient commencer à fonctionner le 1er juin prochain. De ce côté-là encore le conseil d'administration et son président ne se sont pas montrés négligents.

Vous vous êtes plaint à plusieurs reprises, monsieur le ministre, de ne pas être au courant de la situation de la S. N. C. F. Le ministre des travaux publics et le ministre des finances ont le moyen d'être constamment au courant de ce qui se passe à la S. N. C. F. Vous avez, monsieur le ministre des transports, trois représentants, plus un commissaire du Gouvernement, au conseil d'administration, où sont évoquées toutes les questions de gestion. Le ministre des finances a lui aussi le moyen d'être au courant de ce qui se passe à la S. N .C. F., puisque lui aussi a trois représentants au conseil d'administration, plus un commissaire du Gouvernement adjoint et une mission de l'inspection générale des finances, qui contrôle en permanence cette société.

M. Maurice-Petsche, *ministre des finances et des affaires économiques.* Mais qui ne communique pas directement avec lui.

M. Dronne. Si vous avez vos représentants, c'est à vous...

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Non, parce que, statutairement, ils n'ont pas à communiquer avec moi.

M. Dronne. Parmi les représentants du ministre des finances il y a le directeur du Trésor.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Comme administrateur.

M. Dronne. Il est inexact de dire, comme vous l'avez fait, monsieur le ministre des transports, que la S. N. C. F. a fait procéder à l'escompte d'une dizaine de milliards de traites sans que le ministre des finances en ait été préalablement avisé.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Nous n'avons pas été avisés.

M. Dronne Le ministre des finances a le moyen de savoir tout ce qui se passe à la Société nationale des chemins de fer français.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. A la condition qu'on le dise au conseil d'administration, ce qui n'a pas toujours été fait.

M. Dronne. Les traites escomptées n'ont jamais atteint 10 milliards de francs.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. 8 milliards.

M. Dronne. Il s'agit de traites commerciales pour des montants acceptés par la Banque de France. Il a toujours été rendu compte de ces opérations au conseil d'administration. Elles figurent sur la situation de trésorerie bi-mensuelle. Ce document n'est pas confidentiel. J'en ai un ici.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. L'opération est connue une fois qu'elle est faite.

M. Dronne. Enfin, si les ministres ont des représentants au conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français et si ces représentants ne mettent pas les ministres au courant de ce que s'y passe, je me demande ce qu'ils y font.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Si le conseil d'administration lui-même n'est pas tenu au courant, c'est encore plus grave.

M. Dronne. Monsieur le ministre, que devons-nous penser des reproches que vous avez adressés au conseil d'administration et à son président ? Vous avez déclaré que la Société nationale des chemins de fer français n'a pas cherché à comprimer ses frais généraux et le volume de son personnel.

Nous reviendrons tout à l'heure sur le problème du personnel.

Mais laissez-moi vous dire maintenant que le conseil d'administration s'est préoccupé de comprimer les frais généraux.

Entre le 1er janvier 1949 et le départ de M. Flouret, il a été réalisé, si les renseignements qui m'ont été communiqués sont exacts — et je pense qu'ils le sont — une économie de sept milliards de francs sur le compte d'exploitation.

Il apparait donc que M. Flouret a rempli ses fonctions de président du conseil d'administration avec beaucoup de conscience.

Certes, il lui a fallu du temps pour se mettre au courant, car la Société nationale des chemins de fer français est une maison complexe et hermétique, comme le disait tout à l'heure M. Pellenc.

Mais il est arrivé à voir clair et à réorganiser certains secteurs défectueux, il a réussi à faire travailler son conseil d'administration.

Puis, en définitive, si M. Flouret avait été un aussi mauvais financier, le Gouvernement ne l'aurait tout de même pas nommé directeur de la banque de l'Algérie. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et à droite.*)

Nous venons de faire le tour des reproches adressés au conseil d'administration et à son président.

Voyons maintenant les reproches adressés au directeur général; car, après avoir limogé le président du conseil d'administration, on a ensuite limogé le directeur général. C'était, paraît-il, le but principal de l'opération.

Ce directeur général est un technicien éprouvé de réputation mondiale. C'est lui qui, après la guerre, a dirigé la reconstruction de nos chemins de fer, reconstruction qui, par sa rapidité et sa qualité, a fait l'admiration du monde entier.

M. Marc Rucart. C'est exact!

M. Dronne. M. Lemaire s'est distingué tout au long de sa carrière par une série d'innovations techniques, dont la plus connue est sa méthode d'entretien des voies par le procédé de soufflage mesuré, dont il est l'inventeur, procédé qui procure, sur les bases actuelles, 4 milliards d'économies par an à la S. N. C. F.

Nommé directeur général de la S. N. C. F. par un de vos prédécesseurs, M. Jules Moch je crois, M. Lemaire s'est tout de suite rendu compte que la structure de la S. N. C. F. était défectueuse et que sa tête était démesurément hypertrophiée. Il a conçu une réforme de structure, une réforme de décentralisation qui a, aussitôt, été mise à l'essai. Cet essai, c'est la région de la Méditerranée. Les experts s'accordent pour déclarer qu'il s'agit d'une réforme très intéressante. M. Lemaire a établi un plan complet prévoyant l'établissement de neuf régions décentralisées, plan qui aurait permis une réduction de personnel de bureau d'environ 10.000 unités, et qui aurait introduit des méthodes

de travail plus saines et plus rapides. La poursuite de cette réforme de structure, conçue et expérimentée en plein accord avec M. Jules Moch, alors ministre des travaux publics, a été arrêtée par vous, monsieur le ministre.

En outre, l'ancien directeur général, en plein accord avec l'ancien président du conseil d'administration, s'est appliqué à réduire les effectifs du personnel. Il est évident qu'il y a encore trop de personnel à la Société nationale des chemins de fer français. Fin février 1946, les effectifs du personnel de la Société nationale des chemins de fer français étaient de 503.000 agents. On notera que les effectifs globaux des anciens réseaux étaient de 509.000 en 1930 et 515.000 en 1938. Il n'y a donc pas eu augmentation de personnel par rapport à l'avant-guerre, mais ce n'est pas une excuse.

Grâce aux efforts persévérants de la direction générale et du conseil d'administration, les effectifs ont été réduits progressivement jusqu'au chiffre de 476.000 agents au 31 décembre 1948, soit une diminution de 27.000 agents en moins de trois ans.

Cette réduction de 27.000 agents a été réalisée, malgré les décisions prises de votre seule initiative, monsieur le ministre, contre l'avis de la direction générale et contre l'avis du conseil d'administration.

Je ne m'étendrai pas sur les questions de personnel qui ont été évoquées dans leur ensemble tout à l'heure par M. Pellenc; je dirai simplement que c'est le ministre des travaux publics qui a donné un jour de congé compensateur pour les fêtes légales et que c'est encore lui qui, de sa seule autorité, a porté la durée du congé annuel de 18 à 24 jours.

Monsieur le ministre, vous avez imposé ces deux décisions à la Société nationale des chemins de fer français qui jugeait inopportun et dangereux de prendre de telles mesures de nature à entraîner de lourdes charges à un moment mal choisi, où l'on entrevoyait déjà des possibilités de déficit.

Ces deux mesures ont nécessité plus de 20.000 agents supplémentaires et elles ont entraîné une dépense supplémentaire annuelle de l'ordre de 6 milliards.

Vous avez donc dit une contre-vérité lorsque vous avez déclaré à l'Assemblée nationale que la Société nationale des chemins de fer français n'avait pas cherché à comprimer son personnel. C'est vous qui avez pris les mesures qui ont contrarié les compressions d'effectifs.

Vous avez aussi invoqué certains désaccords entre le directeur général et le président du conseil d'administration. Vous avez déclaré qu'il était nécessaire que ces deux hommes fissent équipe.

Il est évident que le président du conseil d'administration et le directeur général doivent faire équipe.

Mais cet esprit d'équipe souhaitable ne doit pas faire oublier que ces deux hommes ont des attributions différentes, que l'un est essentiellement un financier, que l'autre est essentiellement un technicien, qu'ils peuvent avoir un point de vue différent. L'esprit d'équipe ne saurait avoir pour effet de relâcher le rôle financier du président du conseil d'administration.

En définitive, lorsqu'on examine de près les responsabilités du déficit et de la situation actuelle de la Société nationale des chemins de fer français, on est obligé de constater que ces responsabilités n'incombent ni à l'ancien président du conseil d'administration ni à l'ancien directeur général; on est obligé de constater que tous deux se sont attachés à proposer des remèdes qui n'ont pas été adoptés, que tous deux avaient conscience qu'il y a beaucoup de choses à changer à la Société nationale des chemins de fer français.

Les causes de la situation catastrophique dans laquelle se trouve maintenant la Société nationale des chemins de fer français sont, en gros, de deux ordres.

Les unes tiennent aux conditions économiques générales et à la baisse du trafic; et les autres tiennent à vous, monsieur le ministre.

C'est à vous qu'incombe une large part de la responsabilité car, jusqu'ici, vous ne vous êtes pas penché, comme il l'aurait fallu, sur la situation de la Société nationale des chemins de fer français.

Non seulement, vous ne vous en êtes pas préoccupé, mais encore vous n'avez pas voulu entendre les cris d'alarme qui ont été poussés, vous n'avez donné aucune suite aux propositions de réforme et d'économie qui vous ont été soumises depuis près de deux ans. Vous avez arrêté la régionalisation commencée par l'un de vos prédécesseurs. Vous vous êtes opposé au système des barèmes-plafonds. Vous avez laissé dormir au fond des dossiers toutes les propositions des dirigeants de la Société nationale des chemins de fer français.

Surtout, vous avez laissé se développer, en pleine anarchie, une concurrence néfaste entre le rail et la route; ce n'est pas maintenant qu'il y a lieu de parler de coordination, c'était il y a un an.

Il aurait fallu au moins prendre, en accord avec le Parlement, des mesures de pré-coordination qui auraient évité la situation actuelle, laquelle porte préjudice à la Société nationale des chemins de fer français et portera demain préjudice aux transports routiers, situation malheureusement passionnée par des conflits d'intérêts et par des campagnes de presse parfois intéressées.

De tout cela, monsieur le ministre, vous êtes responsable parce que vous n'avez rien fait.

Vous ne vous êtes pas occupé sérieusement du problème de la Société nationale des chemins de fer français et du problème des transports en général.

Quand, par hasard, vous vous êtes occupé de la Société nationale des chemins de fer français, ce fut toujours par à-coups, à propos de problèmes particuliers; ce fut toujours pour lui imposer des charges nouvelles.

Nous avons vu quelques-unes de vos interventions en matière de personnel; ce sont des interventions onéreuses.

Dernièrement, vous êtes encore intervenu sur un point précis pour imposer à la Société nationale des chemins de fer français l'exploitation des voies ferrées du port de Lille. L'opération coûtera au moins 300 millions en travaux neufs et un déficit annuel d'exploitation de 12 millions.

Cela n'est pas du travail sérieux.

Maintenant, vous êtes tout étonné de vous trouver devant une situation désastreuse, devant un déficit d'exploitation de l'ordre d'un milliard un quart par semaine.

Vous n'avez rien voulu prévoir ni rien voulu entendre. Mis en face du déficit, vous n'avez rien trouvé de mieux que de sacrifier les deux principaux dirigeants de la Société nationale des chemins de fer français.

Ce faisant, vous avez non seulement commis une injustice, mais encore une faute. Une injustice, parce que vous avez frappé des hommes qui ne supportent pas la responsabilité de la situation actuelle. Une faute parce que vous avez décapité la Société nationale des chemins de fer français, parce que vous avez écarté deux hommes qui ont la confiance des cheminots, de ces cheminots qui ont l'amour de leur métier et dont la valeur technique et la conscience professionnelle méritent tous les éloges. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite.*)

Une faute parce que vous avez éloigné, pour des motifs condamnables, deux hommes qui avaient vu juste, qui avaient proposé des réformes et qui avaient, sur l'ensemble du personnel, un ascendant suffisant pour faire accepter et exécuter ces réformes de structure qui s'imposent.

Une faute, parce qu'une des conditions de succès, pour toute entreprise, est la continuité de la direction.

Je sais que vous allez me répondre, comme vous l'avez fait à l'Assemblée nationale, que ce n'est pas le rôle du Parlement d'intervenir dans des mutations de personnel, si haut placé soit-il. Je suis d'accord; mais c'est le rôle du Parlement de demander des explications à un ministre et de le mettre en cause lorsque des mutations sont prononcées dans des conditions irrégulières ou dangereuses, notamment quand il s'agit de mesures prises par un ministre pour masquer sa propre responsabilité. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Vous allez encore me répondre en invoquant le principe de l'autorité de l'Etat. Je défends ce principe plus que quiconque. Mais l'autorité de l'Etat ne doit s'exercer que dans le respect de la loi, dans l'impartialité et dans la justice. L'autorité qui s'exerce hors de ces conditions n'est qu'arbitraire.

En guise de conclusion, je citerai simplement le jugement d'un grand journal étranger de langue française dont l'impartialité est bien connue: « On a l'impression, écrit ce journal, que, dans certains milieux gouvernementaux, en présence du déficit budgétaire qui, naturellement, cause beaucoup de soucis, on voudrait prendre la S. N. C. F. comme bouc émissaire ». (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite et sur divers bancs au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Lamarque.

M. Albert Lamarque. Mes chers collègues, au nom du parti socialiste, je vous demande la permission de développer quelques considérations sur le problème de la S. N. C. F., dans le débat qui se déroule depuis hier devant nous. Je veux, en particulier, intervenir sur le chapitre 511 qui nous préoccupe.

Nous demandons le rétablissement de la subvention au chiffre de 21.500.000 francs, en nous prononçant contre l'abattement d'un million de francs proposé par la commission des finances et dans la mesure où il constitue, à nos yeux, une sorte de suspicion contre le Gouvernement et contre la S. N. C. F., suspicion qui nous paraît liée à une campagne déclanchée et entretenue à travers le pays contre le principe même des nationalisations. (*Applaudissements à gauche.*)

Au nom de notre parti, c'est donc à la fois la S. N. C. F. et le principe même des nationalisations que nous entendons défendre ici.

J'ai peut-être à donner quelques explications sur une contradiction qui pourrait apparaître entre l'exposé, que j'ai eu l'occasion de faire en rapportant devant cette assemblée le budget des travaux publics et des transports, alors que j'indiquais que l'exploitation, il y a deux ou trois mois, se présentait dans des conditions satisfaisantes, et le fait qu'aujourd'hui éclate le

bruit de son déficit de 21.500 millions de francs.

Je dirai, d'ailleurs, que c'est la revision trimestrielle qui a fait apparaître ce déficit inopiné; il ne pouvait pas, en effet, être envisagé au moment de la clôture de l'exercice 1948. (*Protestations au centre.*)

Ce déficit, sur lequel on nous a donné des explications, résulte, comme d'ailleurs on l'a déjà dit, d'une majoration des taxes fiscales ainsi que d'une baisse du trafic pour des considérations qui ont déjà été indiquées et sur lesquelles je ne veux pas revenir. Tout à l'heure, M. le ministre, s'il y a lieu, expliquera dans le détail les motifs de ce déficit et les raisons des pertes de recettes enregistrées.

Je voudrais, maintenant, répondre à M. le rapporteur général, qui, dans l'exposé qu'il a fait ici même — exposé très impartial et de haute tenue auquel nous rendons hommage — a posé, pour les entreprises nationalisées, le principe et la notion de la rentabilité.

Sans doute nous n'entendons pas récuser ce principe et cette notion, même dans les entreprises nationalisées ou semi-nationalisées, comme la S. N. C. F.; mais nous voulons mettre en parallèle également le principe et la notion du service public (*Applaudissements à gauche*) et défendre par conséquent dans la S. N. C. F. cette grande obligation nationale de rendre service à l'ensemble des usagers, à l'ensemble des habitants.

Aussi bien l'éducation, pour prendre un cas particulier, n'est-elle pas un service national, où ne se posent pas des préoccupations budgétaires et des préoccupations d'équilibre. Nous savons parfaitement que, dans notre pays, il n'en a pas toujours été ainsi. L'histoire a enregistré une période où, pour recevoir les leçons des maîtres, il fallait payer; c'est précisément l'honneur de l'esprit républicain et de la troisième république en particulier d'avoir institué dans notre pays l'enseignement gratuit et obligatoire. (*Applaudissements à gauche.*)

Sans nous appesantir sur un cas capital et aussi symbolique, nous pouvons considérer d'autres exploitations, par exemple les compagnies de navigation.

La Compagnie des Messageries maritimes est elle-même une entreprise nationalisée; vous savez que son exploitation est déficitaire, et que dans les circonstances actuelles elle ne peut être bénéficiaire. Vous n'avez pas, là non plus, de grandes préoccupations d'équilibre budgétaire; la notion de service public intervient. Je dirai même que, quand il s'agit d'assurer les relations entre la métropole et les pays d'outre-mer, il y a non seulement des obligations qui s'imposent à la mère patrie, mais, également, pour notre pavillon, des considérations de prestige. (*Applaudissements à gauche.*)

Je voudrais également répondre à une observation qui a été présentée hier par M. Marcilhacy quand il disait, toujours sur ce principe de la nationalisation: « Les choses iront beaucoup mieux qunad l'Etat, de son côté, s'occupera moins des entreprises diverses de ce pays ».

Certes, nous ne demandons pas mieux. Le déficit actuel de la S. N. C. F. estimé à 21 milliards et demi, que représente-t-il par rapport au déficit des anciennes compagnies de chemins de fer privées qui, en 1935, totalisaient un déficit de 36 milliards ? Si vous transposez ces 36 milliards dans la monnaie actuelle, vous vous rendrez compte que l'administration présente de la Société nationale des chemins de fer français n'a pas de leçons d'exploitation et de gestion à prendre sur celles des anciennes compagnies privées. (*Applaudissements à gauche.*)

On demande à l'Etat de s'occuper de ses propres affaires, et de ne pas s'ingérer dans je ne sais quelles autres entreprises. C'est l'Etat lui-même qui a pris à sa charge le déficit des anciennes compagnies de chemins de fer. Si, à l'heure actuelle, certains sont antidirigistes, nous savons que, dans le passé, ils n'ont pas toujours exprimé la même opinion et la même conception. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Georges Laffargue. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Albert Lamarque. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Laffargue avec la permission de l'orateur.

M. Georges Laffargue. Je voudrais quand même mettre en garde cette Assemblée et lui éviter de faire une confusion qui, dans l'avenir, pourrait avoir des effets regrettables.

On parle constamment de nationalisations à l'occasion de la Société nationale des chemins de fer français. Or, celle-ci est une société d'économie mixte et c'est peut-être là, en un certain sens, que réside le drame de la gestion actuelle, car on n'a pas défini très nettement la position et le rôle de l'Etat dans cette société.

Je ne voudrais pas pour l'histoire, pour les futurs débats qui pourront s'instituer ici, qu'on assimilât cette société aux entreprises nationalisées qui n'ont pas du tout le même caractère.

M. Albert Lamarque. Vous savez bien, mon cher collègue, que dans la campagne qui a été déclenchée à travers le pays et à laquelle je faisais allusion, on n'établit pas beaucoup de différence entre une société d'économie mixte, comme la Société nationale des chemins de fer français, et d'autres sociétés entièrement nationalisées. L'intervention de l'Etat s'est manifestée souvent dans des conditions que ni nos souvenirs ni l'histoire n'ont oubliées. Certaines grandes sociétés capitalistes de notre pays, que nous connaissions si farouchement hautaines à la période de leur essor et de leur prospérité, ont fait appel à l'Etat lorsqu'elles ont connu d'autres périodes de détresse et de déconfiture. (*Applaudissements à gauche.*) L'Etat est alors intervenu, souvent même sur la sommation de ceux qui, à l'heure actuelle, s'intitulent des antidirigistes; il en a été ainsi, par exemple, pour l'aéropostale, pour Citroën, pour la Compagnie transatlantique. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

C'est l'Etat, c'est, par conséquent, la nation française et les contribuables de ce pays qui ont dû combler les déficits, sauvegarder et renflouer lesdites sociétés.

M. René Depreux. Ils en ont gardé l'habitude !

M. Albert Lamarque. Voilà donc ce que nous pouvons répondre à certaines critiques, notamment à celles que l'on adresse à l'heure actuelle à la Société nationale des chemins de fer français. On parle parfois de sa technocratie; sans doute nous pouvons admettre qu'il peut y avoir quelques erreurs dans ce sens, que, parfois, les ingénieurs voient trop grand et trop large, qu'ils ont des préoccupations d'ordre technique et qu'ils n'ont peut-être pas, au même degré, des soucis d'ordre financier. Sans doute, nous pouvons faire la part de ce qui est exact dans cette critique, mais nous demandons qu'elle ne soit pas excessive.

Nous avons célébré la bataille du rail en rendant hommage au patriotisme et à l'héroïsme des cheminots français. (*Vifs applaudissements à gauche et sur divers bancs au centre et à droite.*) Nous pouvons célébrer aujourd'hui une autre bataille du rail qui a permis aux techniciens, aux ingénieurs et aux cheminots de remettre sur pied, dans un temps record, l'admirable instrument des chemins de fer français, qui a servi si utilement et si puissamment à la renaissance de notre pays. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. Bozzi. Tout le monde devrait applaudir !

M. Albert Lamarque. Quels sont les reproches que l'on adresse encore à la S. N. C. F., à sa gestion, à son esprit général ? C'est, par exemple, d'avoir cette quantité considérable de retraités; mais on a dit, tout à l'heure, qu'il y avait eu un recrutement massif de personnel après la guerre de 1914-1918. Dans ces conditions, est-ce vraiment la faute des dirigeants actuels de la S. N. C. F. s'il y a 375.000 retraités ? (*Applaudissements à gauche.*) Or, vous savez que les cas humains ne se règlent pas dans les mêmes conditions que les questions d'ordre matériel.

Que reproche-t-on encore à la S. N. C. F. et à son administration d'aujourd'hui ? D'avoir des lignes secondaires inutiles, déficitaires, parasitaires.

Est-ce véritablement de sa faute et pouvons-nous incriminer sa responsabilité à cet égard ?

Il y a là, vous le savez, un problème de coordination que ne peut régler toute seule la S. N. C. F., puisque d'autres parties sont en cause; c'est donc un problème général qui se trouve posé devant le pays et en particulier devant le Parlement.

Ce que je voudrais donc vous indiquer, ce sont les moyens que nous préconisons, en les opposant, d'ailleurs, à ceux que conseillait tout à l'heure l'honorable M. Pellenc quand il disait à M. le ministre: « Vous nous avez présenté des propositions à la commission des finances. Nous nous trouvons, à l'heure actuelle, devant un certain nombre de milliards de déficit; ce que nous désirons, nous, ce sont des économies immédiates. »

« Nous ne pouvons pas attendre », disait tout à l'heure M. Pellenc, à la tribune de cette assemblée.

Nous ne pouvons pas attendre, mais sans doute nous pouvons reconnaître, comme M. Pellenc, et je dirai, comme la majorité, comme l'unanimité de cette assemblée, que les effectifs sont trop nombreux, qu'ils pèsent trop lourdement sur la gestion de cette entreprise.

M. Réveillaud. Voilà la question !

M. Albert Lamarque. Nous sommes parfaitement d'accord; mais alors, pour les économies immédiates dont vous parlez, vous n'avez pas d'autre solution que de procéder à des licenciements nombreux, massifs du personnel.

Nous, nous disons non à M. Pellenc. (*Applaudissements à gauche.*)

Nous disons également non devant cette assemblée, nous le disons pour des raisons morales, sociales, pour des raisons de solidarité nationale, nous ne voulons pas qu'à l'heure présente on jette sur le pavé les travailleurs de notre pays, dans les circonstances actuelles et qu'on les livre à la famine et à la misère. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Pellenc. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Albert Lamarque. Je vous en prie, mon cher collègue.

M. le président. La parole est à M. Pellenc, avec la permission de l'orateur.

M. Pellenc. Mon cher collègue, vous savez qu'il faut dégonfler les administrations publiques en application d'une loi que, je crois, vous avez votée, et que cela conduit à licencier, comme je l'ai signalé tout à l'heure, des auxiliaires qui ont une durée de services bien supérieure à celle des auxiliaires de la Société nationale des chemins de fer français qui ont été titularisés. De même, on est encore, à l'heure présente, obligé de réaliser des licenciements d'effectifs dans de nombreux autres secteurs nationalisés. Je vous demande alors si vraiment vous voulez créer des catégories privilégiées dans certains secteurs au détriment des autres, ou si vous voulez vous opposer au licenciement de tous effectifs à quelque secteur qu'ils appartiennent.

Alors, il n'y a qu'à dire que nous devons laisser aller à la dérive l'économie du pays, puisqu'elle immobilisera, dans des tâches pour lesquelles ils sont en surnombre, des effectifs inutiles, alors qu'il en manque dans les autres branches de notre activité. Et nous n'aurons plus alors aucun moyen de nous relever. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. Albert Lamarque. C'est-à-dire, mon cher collègue, que nous opposons une autre conception à la vôtre et que nous opposons à votre conception celle qui a été déjà exprimée par M. le ministre des transports au sein de l'Assemblée nationale.

Oui il y a des réductions d'effectifs qui peuvent intervenir, et c'est le ministre lui-même qui les a proposées et qui les envisage dans son plan de réalisation: tarir dans une certaine mesure le recrutement en tenant compte que l'écoulement du personnel se fait à raison de 10.000 vacances par an, ne pas combler ces vacances pendant un certain nombre d'années. Nous pourrons, par conséquent ainsi réaliser des économies qui sont indispensables sur le chapitre du personnel, sans procéder à des mesures brutales et inhumaines dont a parlé au cours de ces débats.

Retarder l'âge de la retraite du personnel, comme on l'a proposé également, ne paraît pas une solution, dans la mesure où cela constituerait un obstacle et un barrage à l'avancement du personnel. D'ailleurs, ce maintien en activité de service nous paraît contradictoire avec la mesure consistant à procéder à des réductions d'effectifs.

Enfin la mesure qui nous paraît également nécessaire et qui sera en l'espèce la plus efficace, c'est la mesure de la coordination et là évidemment il faut reprendre la pensée de M. le ministre, « repenser » ce grand problème, tenir compte des évolutions qui se sont produites, du fait que le chemin de fer ne peut plus avoir comme à une certaine période le monopole des transports, que d'autres voies de communication sont utilisées comme l'air, comme la route, et qu'il est par conséquent indispensable de donner à chacun de ces moyens de transports la place pour laquelle se montrera le plus apte et le plus utile.

Voilà donc quelques-unes des observations que je tenais à présenter et je voudrais également répondre à une sorte de critique générale qui a été exprimée tout à l'heure contre nos idées, et que j'ai trouvée hier dans la pensée de M. Marcilhacy, que j'ai entendu exprimer également par notre collègue M. Laffargue à une certaine période, il y a de cela quelques semaines quand il parlait en particulier aux socialistes et qu'il leur disait: prenez garde, il y a des féodalités économiques, elles sont en train de se constituer dans ce pays!

Vous nous disiez, monsieur Laffargue, prenez garde, vous, les socialistes!

Monsieur Laffargue, vous êtes un des orateurs, je le dis très sincèrement, que j'écoute très volontiers parce que vous êtes éloquent et que vos exposés sont pleins de substance.

Permettez-moi de vous dire, sans manquer à la déférence, qu'il m'est apparu que vous considériez les problèmes sociaux par le petit bout de la lorgnette.

Les féodalités économiques, nous connaissons le processus du développement des sociétés capitalistes. Sans doute, y a-t-il une période qui est une période d'essor pendant laquelle peut se répandre un certain bienfait. Incontestablement, nous l'avons enregistrée à travers toutes les périodes que nous avons vécues depuis un demi-siècle. Mais qu'arrive-t-il au sommet de cette période de développement, au point optimum, à son apogée? Vous avez le monopole de fait et le monopole de droit. C'est la fin de la concurrence. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Georges Laffargue. Voulez-vous me permettre quelques mots mon cher collègue puisque vous m'avez mis en cause?

M. Albert Lamarque. Très volontiers.

M. le président. La parole est à M. Laffargue, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Georges Laffargue. Mon désir n'est pas de heurter vos principes car je n'entends pas en discuter l'idéal. Je veux seulement vous faire constater un certain nombre de choses.

Vous avez supprimé les trusts. Pour ma part, je ne les ai jamais aimés dans la mesure où ils faussaient le jeu de la libre concurrence, mais vous avez installé des organismes qui m'ont l'air de fausser singulièrement, eux aussi, le jeu de la libre concurrence. Ils ont même un autre caractère. Je mets au défi un des sympathiques ministres socialistes de me contredire — c'est qu'ils battent en brèche à la fois l'autorité de l'Etat et l'autorité du Parlement. Je n'apprendrai pas à Force ouvrière ni au parti socialiste qu'ils revêtent ce caractère de féodalité à tel point que lorsque la féodalité s'estime menacée, on pousse ces syndicats que M. Demusois connaît bien, aux créneaux, pour défendre l'ensemble. (*Rires et applaudissements sur quelques bancs à gauche, au centre et à droite.*) C'est cela le principe même de la féodalité.

Je voudrais bien marquer mon sentiment, et, puisque l'occasion m'en est offerte, vous dire que si j'avalise un certain nombre de critiques, il en est une qui n'a pas été développée à cette tribune et qui me semble dominer singulièrement le débat.

Il y a des responsabilités gouvernementales, assurément. Il y a toujours des responsabilités gouvernementales, car c'est le fait des ministres d'être responsables, n'est-il pas vrai? Il y a des responsabilités de gestion, mais n'y a-t-il pas, au départ, une immense responsabilité de conceptions.

Les plans sont des idées géniales au départ et se révèlent quelquefois dans l'avenir singulièrement déficients.

La vérité, c'est qu'au lendemain de la libération des hommes voyant grand ont voulu installer la Société nationale des chemins de fer français dans une infrastructure qui s'est révélée trop grande pour ce qu'on avait à mettre dedans. Tous sont partis d'enthousiasme, ingénieurs, ouvriers, personnel pour faire du dur là où il fallait faire du provisoire.

Je voudrais que demain on n'oubliât pas ce grand problème, s'agissant de la coordination.

Vous allez coordonner surtout le rail et la route au milieu d'infinies difficultés car j'ai quelque émotion à considérer département par département, assortie des interventions des maires et des conseillers généraux, la défense des lignes d'intérêt secondaire.

Mais méfiez-vous de laisser échapper cet immense problème de l'aviation que le pont aérien de Berlin vient de poser même contre l'opinion de certains techniciens un des faits nouveaux de la civilisation moderne.

Mettons en cause des hommes dans les problèmes, mais n'oublions pas, à côté des déficiences des hommes qui sont nombreuses, l'absence d'intelligence des hommes pour les grands problèmes qui se sont posés à nous. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. Albert Lamarque. Je voulais donc vous dire, monsieur Laffargue, que si vous avez vu des féodalités économiques dans les nationalisations telles qu'elles sont constituées à l'heure actuelle, nous ne pouvons pas oublier les anciennes féodalités économiques, celles-là réelles, des grandes sociétés capitalistes parvenues à leur développement, à leur apogée, comme je l'indiquais à l'instant, qui s'arrogeaient dans le pays des monopoles de droit et de fait, et qui faisaient disparaître toute espèce de concurrence, qui avaient d'ailleurs la volonté d'établir leur suprématie et leur domination sur la nation tout entière.

Nous avons connu des périodes où ces grandes sociétés, où les porteurs de bons et les maîtres de l'argent tenaient en échec, dans le pays, la volonté du suffrage universel.

M. Henri Barré. Souvenez-vous de 1924, monsieur Laffargue!

M. Georges Laffargue. J'ai l'impression que si les maîtres ont changé, les méthodes sont restées les mêmes. En tout cas, le mal est infiniment plus grand dans les circonstances actuelles, parce que l'Etat, cette fois, c'est la nation tout entière.

M. Albert Lamarque. Nous avons vu, par conséquent, ces féodalités économiques se dresser contre l'Etat!

M. Dulin. Aujourd'hui la principale féodalité c'est la C. G. T.!

M. Albert Lamarque. Il ne faut pas oublier que c'est pour ces raisons que le conseil national de la résistance a inscrit dans son programme le principe des nationalisations, afin de rendre à notre pays sa véritable souveraineté nationale.

Je voudrais également indiquer qu'il y a incontestablement des critiques que nous sommes prêts à accepter à l'endroit et à l'égard des nationalisations, dans la mesure où nous reconnaissons qu'il faut les aménager, qu'il faut les améliorer et les perfectionner, précisément pour les maintenir, mais nous ne voulons pas d'une pensée qui viserait à les détruire. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche.*)

Je voudrais également, pour terminer, rappeler une observation qui a été présentée hier par M. Marcilhacy, je répète encore son nom, pour l'intervention d'ailleurs intelligente et remarquable qu'il a faite hier soir, et dans la mesure où nous voulons essayer de dissiper des équivoques et des confusions, M. Marcilhacy a dit hier qu'il approuvait un certain socialisme

et y adhérait, pendant qu'il combattait un autre socialisme, dans une pensée d'ailleurs qui nous paraissait quelque peu incertaine et hésitante ... (*Mouvements divers.*)

M. Clavier. Alors que la vôtre est très sûre!

M. Albert Lamarque. ...dans la mesure même où elle se cherchait.

Qu'est-ce que la nationalisation ? C'est le retour à la nation...

M. Georges Laffargue. Des bénéfices réalisés par les trusts. (*Sourires.*)

M. Albert Lamarque. ...des grandes sources de la production et des grands services publics, dans la mesure où ils servent...

M. Dulin. L'augmentation des prix à la consommation.

M. Albert Lamarque. ...le bien et l'intérêt de tous. Ils ne peuvent pas faire l'objet d'une appropriation individuelle, car alors, cette grande entreprise devient rivale de l'Etat.

Mais nous ne sommes pas partisans de l'étatisation. D'ailleurs, je vais prendre comme référence un homme d'une grande réputation, Emile Vandervelde, qui a été non seulement un grand homme politique belge, mais qui a été également le chef de notre internationale socialiste et qui a écrit, précisément à l'époque où il présidait à notre destinée, un livre dont le titre est le *Le socialisme contre l'Etat.*

Je pense que vous n'avez pas besoin de lire ce livre et que le titre lui-même est assez significatif...

M. Clavier. Vous nous montrez quelquefois le contraire.

M. Albert Lamarque. ...pour souligner la position prise par un homme qui était le leader de notre internationale et qui était un maître et un philosophe de notre pensée. L'étatisation, précisément, dans la conception qu'il s'agissait de révéler et de combattre, fait sans doute disparaître le capitalisme privé mais elle le remplace par le capitalisme d'Etat, de forme bureaucratique avec un transfert au sein de cet Etat des privilèges et des privilégiés. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Laffargue. Très bien!

M. Lamarque. C'est l'Etat totalitaire avec sa conception du parti unique, de la liste unique, du journal unique, de l'opinion unique... (*Nouveaux applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. Pujol. Très bien!

M. Albert Lamarque. ...selon la formule également que nous connaissons tous: « un parti au pouvoir et les autres en prison ». (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs au centre.*)

M. Georges Laffargue. Allons, applaudissez, monsieur Demusois!

M. Albert Lamarque. Je dirai que nous repoussons cette idée, qu'elle nous paraît monstrueuse et odieuse, parce que les membres d'un parti de cette espèce ne sont pas seulement les membres d'un parti, mais sont en même temps les fonctionnaires et les policiers du régime. S'ils le défendent, c'est en réalité parce qu'ils défendent leurs privilèges. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Cette idée, nous la repoussons; nous la repoussons parce qu'elle nous paraît monstrueuse, et parce qu'elle s'élève contre notre conception de la liberté et même de la conscience humaine.

Les entreprises socialisées, par conséquent, pour nous, sont des entreprises qui doivent fonctionner d'une façon indépendante, avec gestion financière et gestion administrative autonomes...

Au centre. Alors ?

M. Albert Lamarque. ...qui ne doivent pas être la propriété...

M. Durand Réville. Du syndicat!

M. Albert Lamarque... des professionnels, des organisations syndicales, qui ne doivent pas être, à plus forte raison, la propriété quelconque d'un parti politique. (*Vifs applaudissements à gauche et sur de nombreux bancs au centre et à droite.*)

M. Georges Laffargue. Vous allez les ruiner! (*L'orateur désigne l'extrême gauche.*)

M. Albert Lamarque. C'est cela ce que nous défendons à l'heure actuelle et c'est la raison pour laquelle j'ai voulu apporter cette précision, pour que notre pensée ne soit pas déformée et pour qu'elle puisse s'exprimer, avec les faibles moyens que je peux posséder, dans des conditions assez nettes et assez vraies pour être comprise.

Voilà, par conséquent, mes chers collègues, les quelques observations que je voulais présenter ici, au nom du groupe socialiste. Je veux conclure en indiquant que c'est au bénéfice des observations que j'ai eu l'honneur de développer devant vous, pour nous élever contre certaines campagnes, je le répète, entreprises à travers le pays, campagnes excessives, exagérées, que nous demandons, au chapitre 511, le maintien du crédit de 21 milliards 500 millions, et c'est la raison pour laquelle nous voulons défendre les nationalisations dans leur principe, les nationalisations qui constituent incontestablement une grande victoire de la classe ouvrière et qui constituent, dans les mêmes conditions, un grand pas en avant vers la justice sociale. (*Vifs applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Mesdames, messieurs, depuis quelques semaines se posent avec acuité deux problèmes, celui du déficit de la Société nationale des chemins de fer français et celui de la coordination des transports. Ces deux problèmes ont été exposés devant l'opinion publique par un certain nombre d'articles et de discours dont le moins qu'on puisse dire est qu'ils n'ont pas renseigné cette opinion publique avec toute l'objectivité désirable.

Selon que les auteurs des articles ou des discours étaient à l'avance partisans de tel ou tel moyen de transport, ils écrivaient des articles pour la défense du rail contre la route ou des articles pour la défense de la route contre le rail, en faisant valoir, dans chacun des cas, les arguments en faveur de l'un ou de l'autre et en ne faisant, bien entendu, jamais valoir, pour la pertinence de leur démonstration, les arguments contraires.

Sur ces discussions assez violentes entre les moyens de transport s'est greffé le problème du déficit de la Société nationale des chemins de fer français, qui aurait très bien pu être examiné dans un calme relatif s'il ne s'était greffé sur ce problème un certain nombre d'opérations politiques.

Je n'hésite pas à le souligner, car nous avons eu, ici-même, quelques échos de cette déviation. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Je suis d'accord avec M. Laffargue pour reconnaître que le problème des nationalisations ne se pose pas à propos de la S. N. C. F., mais il a été posé dans la presse et dans un certain nombre de discours. Et j'ai l'impression que, dans l'exposé de M. le sénateur Pellenc, la question des sociétés nationales a été directement visée à travers les critiques très serrées formulées contre la S. N. C. F.

Je dirai « critiques très serrées », car j'ai bien entendu, au cours de cet exposé, tout ce que l'on pouvait reprocher à la S. N. C. F., mais jamais la contrepartie qui eût été nécessaire pour l'objectivité de la démonstration. (*Mouvements divers.*)

A gauche. Il est rapporteur!

M. le ministre des travaux publics. Je parlerai peu et je m'en excuse, de l'intervention assez particulière de M. le sénateur Dronne. Nous sommes du même département... Passons! (*Rires et applaudissements à gauche. — Exclamations sur divers bancs.*)

Je désire aujourd'hui répondre sur le plan technique et éviter, précisément, tout ce qui pourrait avoir un caractère de polémique personnelle. Le problème que nous avons à traiter n'est pas un problème nouveau, c'est un très vieux problème qui se pose dans des conditions, peut-être difficiles aujourd'hui, mais qui, au fond, n'ont pas tellement évolué au cours des années dernières.

Le fait brutal devant lequel nous nous trouvons, en ce qui concerne la S. N. C. F., est le déficit. Il est indispensable, pour la clarté du débat, de diviser ce déficit en deux catégories: d'une part celui qui est dû à des causes momentanées, d'autre part celui qui résulte de causes permanentes.

En ce qui concerne les causes momentanées, j'en citerai deux principales: d'une part l'augmentation des impôts, qui a frappé la S. N. C. F. au début de l'année 1949 et qui n'avait pas été comprise dans les prévisions budgétaires. C'est la partie qui peut le moins nous inquiéter, puisqu'aussi bien ce qui sort des caisses de l'Etat en cette matière y rentre finalement. Toutefois le chiffre en est assez important puisqu'il est compris entre 8 et 9 milliards; d'autre part, la baisse du trafic, et celle-ci, mesdames, messieurs, nécessite un certain nombre d'explications détaillées.

Nous constatons une baisse qui est de l'ordre — les chiffres sont du 21 mai 1949 et peut-être pourraient-ils être déjà aujourd'hui quelque peu aggravés — de 3 p. 100 pour les voyageurs et de 14 p. 100 pour les marchandises, par rapport aux prévisions initiales.

Or, il s'agit d'un budget de 360 milliards et 1 p. 100 sur 360 milliards, cela représente déjà 3 milliards 600 millions. Aussi, lorsque nous constatons une baisse de 14 p. 100 sur les marchandises, nous subissons de ce fait un à-coup très sensible sur les évaluations budgétaires. Il était nécessaire de préciser cette incidence pour mettre à leur échelle réciproque les différents problèmes soulevés par le déficit de la S. N. C. F.

Pour le trafic-voyageurs, nous constatons une baisse peu sensible du nombre des voyageurs, mais une baisse plus importante de ce qu'en terme technique on appelle « la productivité kilométrique ». Le même nombre de voyageurs se déplace sur des distances moins longues et, par conséquent, ils rapportent moins à la société. Nous l'avons constaté particulièrement au cours des fêtes de Pâques, où il semble que les voyageurs se soient dirigés, pour leurs vacances, vers des destinations moins lointaines.

Quant au trafic-marchandises, nous constatons d'une part une baisse du nom-

bre des wagons chargés, mais peu sensible, et une chute beaucoup plus importante de la productivité kilométrique, c'est-à-dire, là aussi, de la moyenne des distances parcourues.

On a dit tout à l'heure — et on a voulu m'en faire grief — que cette baisse du trafic marchandises était due à la suppression des barèmes-plafonds de la S. N. C. F. Ce n'est pas exact; ces barèmes n'ont jamais été supprimés; lors de l'augmentation de 22 p. 100, tous les tarifs ont été majorés, y compris les barèmes-plafonds et, en pourcentage, les conditions restent exactement les mêmes qu'autrefois.

Si les barèmes-plafonds n'ont pas subi une hausse réduite, ce n'est pas parce que j'ai voulu refuser à la S. N. C. F. une situation particulière pour ceux-ci mais parce que la loi nous fait maintenant obligation de consulter le conseil supérieur des transports pour les modifications tarifaires de la S. N. C. F. Je tiens à respecter l'esprit d'une loi particulièrement importante, car il n'est pas de coordination possible si nous pouvons effectuer des modifications dans le système tarifaire de tel ou tel moyen de transport sans que le conseil supérieur des transports ait pu examiner leur répercussion sur l'ensemble des autres moyens de transport. Voilà exactement ce qu'il en est de cette hausse de 22 p. 100, dont les incidences n'ont pas été celles qu'on a voulu prétendre.

D'ailleurs, il faut que l'on sache qu'à l'heure actuelle les tarifs marchandises sont au coefficient 14 par rapport aux tarifs de 1938. Les tarifs de voyageurs sont au coefficient 11, alors que les charges de personnel sont au coefficient 18 et les charges de matériel au coefficient 22. Ce sont des chiffres qu'il faut retenir car, ils pèsent eux aussi lourdement sur le budget de la S. N. C. F.

Il est intéressant, en examinant dans le détail ce qu'est le trafic-marchandises de la S. N. C. F., d'étudier particulièrement les causes de cette baisse de trafic. Nous constatons des différences extrêmement sensibles selon les produits transportés.

C'est ainsi, par exemple, que la S. N. C. F. transporte à l'heure actuelle 48 p. 100 de minerais de plus que l'année dernière, alors qu'elle supporte une diminution de 20 p. 100 sur les animaux vivants, 33 p. 100 sur le vin et 24 p. 100 sur les pommes de terre.

La baisse de trafic notable sur les denrées agricoles et les produits de l'industrie alimentaire. Cela prouve que l'abondance alimentaire revenue a supprimé à travers tout le territoire un très grand nombre d'opérations de répartition qui créaient des besoins de transport considérables. La plupart des régions, pour de nombreux produits, sont capables de vivre sur elles-mêmes. Par conséquent, nous constatons — ce qui est parfaitement logique — une diminution de la distance moyenne des marchandises transportées.

J'ajoute que, depuis un certain nombre de mois, nous avons diminué sensiblement nos importations de charbon en provenance des Etats-Unis. Nous avons, par rapport à l'année dernière, des importations de blé beaucoup moins importantes. Tout cela explique la baisse de trafic que nous constatons aujourd'hui.

Celle-ci est extrêmement sensible et représente en valeur absolue la majeure partie du déficit que nous sommes obligés de subir.

Les circonstances présentes sont dues, je le répète, à des phénomènes économiques. Nous nous trouvons, comme cela est fréquent dans toutes les périodes de déflation et de préstabilisation, devant une augmentation de la production et une diminution des échanges.

C'est un phénomène économique qui a pu être constaté dans un très grand nombre de cas. Il n'y a pas du tout opposition entre la crise des échanges et l'augmentation de la production: ce sont deux phénomènes qui peuvent se concilier en période de redressement monétaire.

Mais il faut ajouter qu'en dehors de ces circonstances économiques, il est des causes permanentes du déficit de la Société nationale des chemins de fer français, et ce sont ces causes que je voudrais évoquer maintenant devant vous.

Examinons tout d'abord le problème des salaires du personnel et du reclassement. M. Pellenc m'a reproché tout à l'heure avec beaucoup de vivacité d'avoir pris, au cours de l'année dernière, un certain nombre de mesures en faveur des cheminots. Je vous dis tout de suite que je n'en rougis point et en prends l'entière responsabilité. Mais il faut voir quelles sont les conséquences réelles de ces mesures et dans quelles conditions exactes elles ont été prises. Sur ce point, permettez-moi de vous dire, M. Pellenc, que votre exposé n'était pas tout à fait complet.

En ce qui concerne les salaires des cheminots, voici ce que touchent aujourd'hui, y compris toutes ces primes si nombreuses évoquées tout à l'heure, cinq catégories de cheminots prises au hasard à la gare d'Avignon.

Le manœuvre touche 13.003 francs par mois, le facteur aux écritures 14.520 francs, le distributeur de billets 17.653 francs, l'ouvrier professionnel 18.518 francs et le chef de gare d'Avignon — chef de gare de 1re classe — 38.291 francs.

Ces chiffres, toutes indemnités comprises, ne révèlent pas que, par rapport à l'ensemble des autres entreprises nationalisées et par rapport à l'industrie privée, les salaires des cheminots soient excessifs.

Un reclassement a sans doute été réalisé; mais ce reclassement était promis et il a été fait, quoi qu'on en dise, en accord avec la direction générale et le conseil d'administration de la S. N. C. F. Ceci est si vrai que la commission qui a préparé le reclassement était composée pour moitié de délégués de la direction générale et pour moitié de représentants des syndicats du personnel.

J'ai accepté les conclusions de cette commission à raison de 90 à 95 p. 100. Si j'ai ajouté une note personnelle, elle est relativement faible. Je me suis contenté, en fait, d'accepter les propositions conjointes des syndicats ouvriers et de la S. N. C. F. Le coût total du reclassement représente en réalité une part faible dans le déficit actuel de la société.

Les primes sont-elles aussi importantes qu'on le dit? Voici ce qu'elles sont par rapport aux salaires.

L'expéditionnaire touche 4 p. 100 de primes; le manœuvre, 7 p. 100; l'ouvrier, 11 p. 100; le mécanicien de locomotives, pour des raisons que tout le monde comprend, 24 p. 100. Nous sommes loin des 83 p. 100 indiqués tout à l'heure par M. Pellenc.

En ce qui concerne les agents des cadres, je lis dans le rapport de M. Pellenc que nous avons créé des échelles de A à M. Il existait, au temps des anciens réseaux, des échelles-chiffres, pour le personnel subalterne et les cadres moyens, numérotées de 1 à 18. On a créé une seule échelle nouvelle, l'échelle 19. Il existait des échelles-lettres allant de A à M: elles ont été maintenues sans aucun changement.

Quant aux deux secrétaires généraux adjoints, ce sont des agents de l'échelle M, ne bénéficiant d'aucun traitement particulier. La seule modification apportée est la création d'un poste de directeur général adjoint qui est d'ailleurs relativement ancienne et qui provient de la nécessité, pour le directeur général, d'avoir un adjoint s'occupant plus particulièrement des questions techniques, et un autre des questions commerciales qui, dans une entreprise comme la S. N. C. F. ont un caractère assez différent.

Il reste la sérieuse — je n'hésite pas à employer ce terme — la sérieuse question des retraites. Il est certain que la charge de celles-ci est à l'heure actuelle extrêmemnt lourde dans le budget de la S. N. C. F.; mais il est inexact de dire — c'est une erreur qui pourrait faire naître des confusions — qu'il y a 325.000 retraités pour 475.000 agents.

Il y a 325.000 ayants-droit, ce qui comprend non seulement les retraités, mais les veuves et les orphelins. La nuance valait d'être soulignée. Je vous prie de noter la différence entre l'exposé de M. Pellenc et la réalité.

Il n'en reste pas moins que le chiffre est très élevé pour deux raisons: d'une part parce que l'âge de la retraite des cheminots est évidemment avantageux par rapport à celui d'un certain nombre d'autres entreprises publiques ou privées. En ce qui concerne les mécaniciens et chauffeurs des locomotives, vous comprendrez très bien que je n'insiste pas. Personne ne peut contester l'usure prématurée des mécaniciens et des chauffeurs de locomotives. Pour les autres catégories, nous nous trouvons devant un régime qui s'est quelque peu modifié. Au cours de ces derniers mois, l'âge moyen de départ en retraite à la S. N. C. F. a été de cinquante-sept ans.

Les cheminots en général ont le droit de partir en retraite à cinquante-cinq ans. Mais la société peut les garder si les intéressés y consentent jusqu'à l'âge de soixante ans. En fait l'âge moyen de départ est de cinquante-sept ans. Il faut reconnaître qu'il est encore avantageux.

Je me trouve aujourd'hui devant un dilemme dont il faut bien sortir. Si nous élevons l'âge de la retraite, nous créons immédiatement, pour le personnel titulaire, une sorte de bouchon. Comme il est impossible de supprimer complètement le recrutement par la base, sous peine d'être obligés de fermer les ateliers et les centres de formation professionnelle de la S.N.C.F. qui sont une des richesses techniques de cette entreprise, nous arriverions à la solution exactement contraire à celle que je vous proposerai tout à l'heure, c'est-à-dire la compression des effectifs.

En réalité, il est une deuxième cause qui a créé la situation actuelle des retraites.

Au lendemain de la guerre 1914-1918, les chemins de fer ont recruté un nombre considérable d'anciens combattants qui n'avaient pas retrouvé leur emploi et qui ont obtenu ainsi en quelque sorte un emploi réservé.

On a donc recruté, à ce moment-là, parmi les anciens combattants dont l'âge variait entre vingt-cinq et trente ans, près de 100.000 agents en quelques semaines. Ce sont ces 100.000 agents qui partent en retraite aujourd'hui. Depuis deux et trois ans, ils ont commencé à partir et ils vont continuer au cours des prochaines années. C'est un fait matériel contre lequel nous ne pouvons rien, et vous ne me conseilleriez certainement pas, mesdames, messieurs, de mettre maintenant à la porte

un certain nombre d'anciens combattants qui sont à quelques années de leur retraite et ont un droit absolu à l'avantage qui leur est dû.

Tel est le problème des retraites.

Quant aux facilités de circulation accordées aux cheminots, elles ont toujours été considérées comme une annexe du salaire, au même titre que les attributions de charbon aux mineurs ou d'électricité aux employés des compagnies d'électricité. (*Mouvement.*)

Je voudrais vous indiquer quelle solution possible l'on peut apporter à ce problème. Je crois vraiment que, s'il est un problème qui ne doit pas soulever de passions, c'est celui que j'expose actuellement. Nous avons à lui chercher une solution honorable pour les cheminots et pour le pays.

Si l'on chiffre le total des avantages donnés ainsi aux cheminots on arrive sans doute à un nombre respectable de milliards, mais si on les supprimait du jour au lendemain, les cheminots ne voyageraient plus et, de ce fait, ce chiffre théorique de milliards ne rentrerait pas dans les caisses de la Société nationale des chemins de fer français. Le problème est donc moins de supprimer les avantages actuellement donnés aux cheminots, que d'obliger ceux-ci — et la plupart l'acceptent volontiers — à voyager quand les trains ne sont pas pleins, c'est-à-dire lorsqu'ils apportent un simple complément de trafic, et à ne pas voyager les jours où les trains sont pleins, c'est-à-dire lorsqu'ils obligent la Société nationale des chemins de fer français à créer pour eux des trains supplémentaires dont les frais pèsent sur le budget.

M. Demusois. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre?

M. le ministre des travaux publics. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Demusois avec la permission de l'orateur.

M. Demusois. Je crois bien que chacun sait que ces cheminots ne passent pas leur temps à voyager, car tout de même ils travaillent. Ils ne peuvent bénéficier des facultés de circulation accordées que, précisément, dans la mesure où leur temps de repos, de congé, le leur permet. Or, vous savez fort bien que ce temps est extrêmement limité. Bien mieux, vous savez sans doute aussi qu'il existe une réglementation d'après laquelle il n'est pas possible aux cheminots d'utiliser telle facilité de circulation qui, pourtant, leur est théoriquement accordée. Je crois donc qu'il s'agit là d'un problème de portée très limitée.

M. le ministre des travaux publics. Monsieur Demusois, il faut être objectif, et je cherche à l'être à l'égard de tous les partis de cette Assemblée: il n'y a pas que le problème du transport des cheminots eux-mêmes, il y a le problème des avantages donnés à leurs familles, et ce problème-là est le plus délicat. Nous devons lui apporter la solution que je propose et qui concilie l'intérêt des familles des cheminots avec l'intérêt du pays.

Une autre question, je m'excuse un peu de l'évoquer devant une assemblée parlementaire, est celle des réductions diverses accordées par la S. N. C. F. à un très grand nombre de catégories de citoyens.

Il y a les avantages accordés aux militaires, aux familles nombreuses, aux sportifs, à bien d'autres catégories de bénéficiaires. Il y a aussi tous ceux qui me sont quotidiennement réclamés par des propositions de résolution qui partent d'intentions excellentes, mais dont les effets sur le budget de la S. N. C. F., si elles étaient toutes acceptées, ne seraient pas négligeables.

M. Pellenc. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre?

M. le ministre des travaux publics. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Pellenc, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Pellenc. Monsieur le ministre, n'avez-vous pas, au budget des travaux publics, un crédit spécial de 8 milliards de francs pour l'utilisation duquel, lors de la discussion de ce budget, l'explication donnée était précisément qu'il devait compenser, après chiffrage, le manque à gagner qui résultait pour la S. N. C. F. de ces obligations auxquelles elle était soumise.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, à propos du budget des investissements, dans les 130 milliards de francs que j'ai totalisés pour déterminer l'importance de l'effort national fait en faveur de la S. N. C. F., j'avais tenu en dehors de cette addition les 8 milliards de francs dont il s'agit.

Je voudrais bien que l'on nous en donne acte ou, si cette affirmation est inexacte, que l'on nous donne des explications.

M. le ministre des travaux publics. Votre intervention, monsieur Pellenc, n'était pas indispensable, j'allais vous en parler.

Je disais que toutes ces demandes pèsent lourdement sur le budget de la S. N. C. F.

C'est la raison pour laquelle, voulant avoir une situation claire, j'ai demandé, au début de l'année, au Parlement de vouloir bien accepter de comptabiliser dans un crédit budgétaire les avantages sociaux ainsi accordés à une certaine catégorie de citoyens.

Pour l'avenir, il est souhaitable qu'il en soit toujours ainsi. Si le Parlement, pour des raisons dont il est seul juge, estime utile d'apporter de nouvelles améliorations en faveur de telle ou telle catégorie d'usagers, il se crée en même temps l'obligation de voter des ressources compensatrices. Ainsi nous saurons, lorsque nous nous engagerons dans la voie d'un avantage nouveau accordé à telle ou telle catégorie sociale, ce que coûte exactement cet avantage, nous saurons à quel budget il faut l'imputer; et la S. N. C. F. ne pourra être mise en cause parce que son déficit aura été augmenté par telle ou telle intervention de la puissance publique.

Mesdames, messieurs, je voudrais maintenant en venir à une question que je considère comme essentielle, car elle domine le débat sur la coordination des transports. C'est la question du rôle du chemin de fer sur le plan économique. Il est parfaitement exact que, faute peut-être de l'avoir « pensé », j'ai voulu « repenser », comme le disait tout à l'heure M. Pellenc, le problème du chemin de fer dans l'économie du pays.

Il y a quelque 70 ans, lorsqu'on a fait le plan définitif de ce que devait être le chemin de fer français, la route existait, mais point l'automobile. On pouvait alors supposer à juste titre que le chemin de fer était une nécessité absolue pour toutes les régions de notre pays et devait suffire à tous les besoins. Aujourd'hui, nous avons la route, nous avons le camion, comme le disait fort justement M. Laffargue, nous aurons l'avion dans un temps beaucoup plus rapproché que la plupart des Français ne peuvent le supposer — l'expérience du pont aérien de Berlin est bien caractéristique à cet égard.

Or, au lendemain de la Libération, nous nous sommes trouvés un peu dans la situation où nous étions à la fin du XIXe siècle, c'est-à-dire sans routes, sans camions, sans pneus, sans essence. D'une façon générale, il n'y avait plus de moyens de transport; et l'on a pensé justement que le moyen qui devait être reconstitué le premier était le chemin de fer. Si l'on n'avait pas procédé ainsi, il faut reconnaître que l'on aurait retardé sensiblement le développement de notre économie nationale. Il fallait faire un choix: ou bien assurer le trafic coûte que coûte, quelle que soit l'importance de la dépense, ou bien retarder le relèvement économique du pays à une époque critique.

Peut-être — et là je rejoins l'idée de M. Laffargue — n'a-t-on pas fait avec assez de rigueur le partage entre ce qui devait être reconstruit en définitif et ce qui pouvait l'être en provisoire. On a reconstruit un très grand nombre des ouvrages de la société nationale en définitif, et — sur ce point je suis d'accord avec M. Pellenc — on l'a fait parfois assez somptueusement.

De ce fait, un certain nombre de dépenses ont été engagées et pèsent encore, à l'heure actuelle, lourdement sur le budget d'investissement de la Société nationale des chemins de fer français.

Mais on pensait à cette époque que le trafic du chemin de fer augmenterait considérablement et d'une manière continue au cours des années qui allaient suivre la Libération. C'est ainsi que, lorsqu'on prend connaissance des premières « moutures » du plan de modernisation et d'équipement, on s'aperçoit que les prévisions de trafic pour 1949 sont de 15 p. 100 supérieures aux prévisions de la Société nationale des chemins de fer français du 1er janvier 1949, alors que les faits montrent qu'en réalité elles se révèlent de 15 p. 100 inférieures; ainsi nous trouvons une différence de 30 p. 100 entre les évaluations faites à cette époque et la réalité d'aujourd'hui.

Il est très curieux de constater que lorsqu'on parlait à l'origine des activités de base, on envisageait toujours trois activités essentielles: la Société nationale des chemins de fer français, l'Electricité de France, les Charbonnages de France. On parlait peu, à l'origine, du réseau routier et de l'infrastructure aérienne. J'espère, un jour, avoir l'occasion devant le Conseil de la République de traiter de cette question, et j'aimerais le faire, car elle pose pour la France des problèmes de tourisme et d'expansion aéronautique internationale extrêmement importants. On n'a pas considéré comme activité de base un certain nombre d'activités de transport pourtant essentielles. La conséquence financière de cette situation, c'est que l'on a engagé à une certaine époque, au profit exclusif de la Société nationale des chemins de fer français, d'importantes commandes échelonnées, c'est-à-dire livrables sur de longues périodes. Nous avons encore un certain nombre de reliquats de commandes qui nous sont aujourd'hui livrées et qui correspondent plus aux nécessités prévues au lendemain de la Libération, à une époque où tous les transports semblaient devoir être à jamais insatisfaits.

Entre le moment où une commande est passée, le moment où elle est livrée et le moment où elle fait l'objet d'un crédit de payement, il s'écoule un délai qui peut être de trois ou quatre ans; la Société nationale des chemins de fer français effectue actuellement des payements portant sur des commandes ayant trois ou quatre ans d'existence.

Or, l'expérience a montré que le trafic ne s'était pas accru en fonction des dé-

penses et qu'en tout état de cause, le problème de la coordination étant supposé réglé, il ne s'accroîtrait pas dans les proportions prévues.

Vous me ferez observer peut-être que je viens de parler de crédits de travaux, alors que nous avons à résorber un déficit de l'exploitation. Mais une erreur d'appréciation dans les premiers entraîne nécessairement une erreur d'appréciation dans la seconde.

Comment voulez-vous qu'une entreprise, convaincue qu'elle va accroître son trafic dans les années à venir, puisse avoir la conception qu'il lui faut diminuer ses frais généraux ? Au contraire, elle les maintient pour faire face à des possibilités de trafic sans cesse accrues, et le jour où ces possibilités se révèlent contraires aux prévisions, les frais généraux sont trop lourds par rapport au trafic réellement écoulé.

Je voudrais faire intervenir également dans cette démonstration un élément psychologique non négligeable. La Société nationale des chemins de fer français est dirigée par des ingénieurs de grande valeur, mais ceux-ci ont une formation particulière et lorsqu'ils arrivent au chemin de fer, ils y viennent — ce qui est d'ailleurs parfaitement légitime — avec l'ambition d'apporter leur contribution à l'amélioration du trafic, à l'amélioration du rail. Ils veulent un chemin de fer toujours plus grand, toujours plus beau et, malheureusement, souvent trop cher. Leur esprit étant principalement axé vers le progrès technique, ils ne se préoccupent peut-être pas toujours assez des problèmes administratifs et des problèmes financiers qui leur paraissent d'un intérêt moindre.

Dans l'état d'excitation qu'a créé cette magnifique reconstruction de la Société nationale des chemins de fer français au lendemain de la Libération, il semble que les ingénieurs de cette maison aient cru que cette période, pour eux magnifique sur le plan technique — et ils l'ont prouvé — allait continuer à se développer au cours de nombreuses années. Ils ont ressenti une sorte de désillusion, de déception à voir qu'il fallait freiner, s'arrêter, que la politique de reconstruction à n'importe quel prix avait eu son temps et qu'il fallait lui substituer une politique d'économies.

J'ajouterai que nous avons vécu, ces dernières années, en période d'inflation et que l'inflation dans toutes les entreprises, qu'elles soient nationales ou privées, crée toujours un état d'esprit défavorable à toute politique d'économies.

Il existe, a-t-on dit, et c'est exact, un certain nombre de lignes déficitaires à la Société nationale des chemins de fer français et l'on évoque l'idée du service public qui oblige l'Etat à entretenir le chemin de fer pour tous les trafics, même déficitaires.

C'est une vieille notion qui était, je le dis tout de suite, indiscutable au temps où le chemin de fer avait une sorte de monopole des transports. Mais cette notion est moins indiscutable à partir du moment où le chemin de fer n'a plus le monopole des transports, où il se trouve en concurrence avec d'autres moyens, et où nous avons à opposer à l'intérêt de certains usagers l'intérêt qui est celui de presque tous les Français, celui du contribuable.

Or, 80 p. 100 du trafic s'écoule sur 50 p. 100 des lignes. Je répéterai toujours ce chiffre, car il indique la nature du problème à résoudre. Cela veut dire en clair que 20 p. 100 du trafic s'écoule sur 50 p. 100 des lignes.

La Société nationale des chemins de fer français a eu, pendant longtemps, quelque répugnance à fermer ces dernières. Il est tout à fait inexact de dire, comme l'a fait M. Dronne, que j'aie jamais refusé de répondre à la Société nationale des chemins de fer français quand elle me proposait de fermer des lignes. C'est au contraire moi qui ai toujours insisté dans le sens des fermetures.

On a également écrit sur celles-ci beaucoup de choses ridicules. On s'est imaginé que ces fermetures allaient s'effectuer du jour au lendemain, sans étude préalable, sans consultation, que l'on allait dresser un vague plan et prendre des décisions engageant l'avenir des transports et l'avenir de l'économie du pays. Je puis vous garantir qu'il n'est pas du tout question de cela.

Il existe, à l'heure actuelle, 8.000 kilomètres de lignes déjà fermées au trafic-voyageurs. Parmi ces lignes, il faut déterminer celles qui demeurent rentables pour le trafic-marchandises, en tenant compte d'éléments multiples.

Tout d'abord beaucoup de lignes secondaires apportent aux lignes principales un trafic d'appoint qui n'est pas négligeable. Si l'on supprimait tous les ruisseaux qui alimentent un fleuve on tarirait le cours de ce fleuve. Ensuite, en dehors des usagers directs, existent ce que j'appellerai les usagers indirects, c'est-à-dire les industriels qui ont des embranchements sur certaines lignes et qui rendent parfois celles-ci rentables, même si elles ne le sont pas à l'égard du trafic-marchandises ordinaire.

Chaque ligne doit en réalité faire l'objet d'une étude non seulement technique, mais économique. Nous arriverons sans doute à fermer un certain nombre de lignes si elles se révèlent absolument déficitaires, même dans les meilleures conditions d'exploitation, même si l'on a pu substituer la traction par autorail léger à la traction à vapeur. L'économie réalisable est importante. Elle n'est pas seulement de six milliards, comme le disait tout à l'heure M. Pellenc, en admettant que nous fermions 10.000 kilomètres de ligne. Je précise, en passant, que ce chiffre a été lancé pour fixer les idées, mais il ne correspond, en l'état actuel des études, à aucune notion précise. Elle est supérieure, car les six milliards représentent l'économie d'exploitation et seulement celle-ci.

Il faut ajouter l'économie que l'on peut faire sur l'entretien et le renouvellement de la voie, sur celui du matériel. Cette économie représente, étant donné la faiblesse du trafic par rapport à l'importance des investissements, des sommes bien plus considérables que les six milliards indiqués.

Je crois donc nécessaire, dans la coordination que nous serons amenés à faire, d'accepter le principe de la fermeture d'un certain nombre de lignes dont nous ne pouvons pas aujourd'hui fixer le nombre, étant entendu que toutes les garanties devront être prises pour que les usagers ne soient pas les victimes de cette mesure. Sur ce point je vous donnerai tout à l'heure quelques précisions complémentaires.

Une autre cause du déficit de la S.N.C.F. est la mauvaise structure financière de cette maison. Il n'y a pas à la S.N.C.F. de contrôle des dépenses engagées et tout à l'heure un orateur faisait observer que le Gouvernement, par l'intermédiaire de ses représentants au conseil d'administration de la S.N.C.F., aurait dû être au courant à tout moment du déficit et de la situation financière. Il ne l'a pas été pour une raison très simple, c'est que la présidence et la direction générale de la S.N.C.F. ne l'étaient pas non plus de manière suffisamment précise.

Il n'y a pas, je le répète, à la Société nationale des chemins de fer français de contrôle de dépenses engagées. La direction générale et la présidence du conseil d'administration ne savaient pas à tout moment quelle était la situation financière exacte de la société. Il existait bien une centralisation des renseignements, mais portant principalement sur les crédits de payement et *a posteriori*.

Il n'y avait pas de comptabilité exacte des engagements de dépenses; et cette possibilité laissée à des échelons régionaux d'engager des dépenses, parfois importantes, et de dépasser les crédits normalement prévus a été une des causes des troubles que nous avons connus au cours de cette année dans la trésorerie de la S.N.C.F.

Ah! je sais bien que le principe du contrôle des dépenses engagées dans une entreprise commerciale peut être contestable, que le contrôle des dépenses engagées et c'est souvent le cas dans les administrations publiques — a pour effet de ralentir les opérations entreprises.

Il est certain qu'en ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français, ce contrôle des dépenses ne doit pas être fait exactement dans les mêmes conditions que nous pourrions le faire dans une administration publique.

Mais il est impossible que nous n'ayons pas au sein de la Société nationale des chemins de fer français un organisme qui soit à même de connaître à tout moment et dans le détail les engagements de dépenses et de payements, ainsi que les provisions de trésorerie.

Nous avons eu parfois l'impression de nous trouver devant la comptabilité simpliste d'un épicier qui inscrirait chaque jour ses recettes et ses dépenses sans jamais connaître le bilan exact de sa situation.

Il y a donc là une réforme profonde à réaliser.

Cet hiver, faute de connaître d'une manière précise les dates auxquelles devaient être effectués les payements de certains engagements, nous avons eu des à-coups de trésorerie extrêmement sensibles.

Le Trésor a dû avancer environ 27 milliards en quelques semaines. La S.N.C.F. a présenté à l'escompte de la Banque de France un certain nombre de traites sans que M. le ministre des finances en ait été préalablement averti.

D'autre part, les rôles respectifs du président, du directeur général et du secrétaire général sont assez mal définis en matière financière.

Je commence maintenant à connaître mieux l'administration du chemin de fer après dix-huit mois d'expérience. Quoi qu'en pense M. Pellenc, il faut du temps pour pénétrer dans les chicanes d'une entreprise aussi complexe et fermée que l'est la S.N.C.F. (*Applaudissements à gauche.*)

Faire un rapport sur une telle entreprise, sans une longue étude préalable, comporte le risque de beaucoup d'erreurs et d'inexactitudes; et je voudrais ne pas en commettre.

Les rôles du président, du directeur général, du secrétaire général ne sont en réalité pas très clairement définis dans la convention. Il est inexact par ailleurs de prétendre, comme le faisait tout à l'heure un orateur, que les trois hommes formaient une équipe; il n'en était pas ainsi

parce que, précisément, les attributions étaient extrêmement mal définies.

Il existait des conflits et des erreurs. Je possède aussi les lettres que la S.N.C.F. m'a envoyées au cours de cet hiver et j'ai pu constater que, selon l'origine des renseignements qui y figuraient, je trouvais des différences considérables dans l'appréciation du déficit, dans les évaluations de trafic, sans pouvoir déterminer la responsabilité des différences.

M. Jean Berthoin, *rapporeur général de la commission des finances.* Cet état de choses est singulièrement grave, monsieur le ministre, et j'attire l'attention du Conseil sur l'importance des déclarations qui viennent d'être faites.

M. le ministre des travaux publics. Monsieur le raporteur général, j'essaie de faire un exposé objectif. Je défends la S. N. C. F. là où elle doit être défendue, et je reconnais ses insuffisances quand je les ai constatées. Je ne cherche à faire de reproche à personne, ni d'un côté, ni de l'autre de cette Assemblée. (*Applaudissements à gauche et sur quelques bancs au centre.*)

D'autre part, il est exact que le conseil d'administration ait eu quelques difficultés à jouer son rôle.

Il est composé de personnalités généralement éminents mais qui, en dehors de leur fonction d'administrateurs de la S. N. C. F., ont de multiples occupations et ne peuvent consacrer à leur mandat, exception faite de quelques-uns d'entre eux, tout le temps nécessaire pour connaître les problèmes d'une maison aussi importante, aussi lourde et aussi complexe.

En ce qui concerne les administrateurs du personnel, je voudrais ne pas laisser s'établir, à la suite de l'exposé de M. Dronne, une confusion.

Je n'ai pas dit que les administrateurs du personnel avaient mal agi au sein du conseil d'administration de la S. N. C. F., j'ai dit qu'à la S. N. C. F. comme dans beaucoup d'entreprises nationales, il existe une conception fausse du rôle de l'administrateur représentant le personnel à l'intérieur du conseil d'administration d'une entreprise. En effet, l'administrateur désigné par son syndicat et nommé par le ministre est là, non pas pour défendre les seuls intérêts du syndicat et du personnel à l'intérieur du conseil d'administration. (*Vifs applaudissements à gauche et au centre*) — c'est là le rôle du syndicat — mais pour gérer la société en bon administrateur et en fonction des seuls intérêts de celle-ci.

Conception du rôle de l'administrateur que je crois fondamentale! Aussi ai-je été un peu surpris lorsque M. Dronne m'a reproché à cette tribune l'illégalité que pouvait constituer le retrait de leur fonction à deux administrateurs.

Comment! Il s'agit de deux administrateurs qui ont donné l'ordre aux cheminots de stopper les trains de charbon aux frontières, et cela par solidarité avec le mouvement de grève des mineurs. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Georges Laffargue. Vous allez vous faire épurer, monsieur Demusois.

M. Dutoit. Nous sommes fiers de ce qu'y ont fait nos camarades Tournemaine et Crapier et nos camarades cheminots.

M. le ministre des travaux publics. Si un secrétaire de syndicat peut, et c'est incontestable, donner un ordre de cette nature, un administrateur de société ne le peut pas (*Protestations à l'extrême gauche. — Vifs applaudissements à gauche, au centre et à droite*), et cela en vertu même des règles les plus élémentaires du statut français des sociétés.

Dans une société privée, si un administrateur trahissait délibérément les intérêts de sa société, il serait immédiatement chassé par son conseil d'administration. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

En matière de société nationale, il doit en être ainsi.

Je précise, d'ailleurs, que la mesure qui a été prise à un caractère individuel; elle vise MM. Tournemaine et Crapier et non la représentantion de la Confédération générale du travail au sein de la Société nationale des chemins de fer français.

Ce sont deux problèmes juridiquement différents.

M. Demusois. Ils ont agi en tant que représentants de la fédération nationale des chemins de fer.

M. le ministre des travaux publics. Vous voulez me démontrer qu'il y a incompatibilité entre le fait d'être dirigeant d'une fédération nationale et administrateur d'une société ! (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Demusois. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Demusois, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Demusois. Je voudrais dire à M. le ministre qu'en 1937, dans les bureaux de M. Queuille — qui était, à cette époque, ministre des travaux publics — où furent discutées les conditions dans lesquelles allait se créer la Société nationale des chemins de fer français, nous avons eu justement à étudier ce que vous appelez, vous, ces incompatibilités, et l'argument que vous venez de donner n'a pas été retenu à l'époque.

Nous avons même, au contraire, précisé que la mission des représentants de la fédération nationale au sein même du conseil d'administration, tout en étant de coopérer à l'administration générale de la société, était de veiller particulièrement à ce que les intérêts du personnel ne soient pas méconnus par ledit conseil d'administration et que, si les choses se passaient différemment, on ne pourrait contester aux représentants de cette fédération au sein du conseil d'administration le droit de faire valoir l'opinion de ceux qu'ils y représentaient.

Or, en l'occurrence, MM. Tournemaine et Crapier, pour les événements que vous citez, qui étaient secrétaires de la fédération nationale des chemins de fer, n'ont fait que traduire ès qualité, comme secrétaires de la fédération des chemins de fer, le sentiment de ceux qui les avaient mandatés. Voilà la vérité. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le ministre des travaux publics. Je ne veux pas instituer une incompatibilité; je suis le premier à regretter que vos amis cherchent à la créer. (*Très bien! très bien! sur de nombreux bancs.*)

Quel est le déficit de la Société nationale des chemins de fer français ?

Nous l'avons estimé, lors de la première revision trimestrielle, à 21 milliards et demi.

Pour être honnête, je dois indiquer que ce déficit sera, au cours de l'année, beaucoup plus important.

Etant donné l'évolution actuelle du trafic, il est très difficile de l'évaluer exactement, parce que nous pouvons utiliser plusieurs modes de calcul, tous contestables.

Nous pouvons supposer que la courbe en baisse constatée depuis le 1er janvier continue à s'infléchir; c'est malheureusement le cas pour ces dernières semaines. Nous pouvons supposer aussi qu'elle tend à devenir une ligne droite, auquel cas le déficit se stabiliserait. Nous pouvons prévoir enfin que, la situation se modifiant, la courbe se redresse légèrement.

Vous comprendrez combien il m'est difficile, puisqu'il s'agit de fluctuations dues à des causes non permanentes, de vous dire ce que sera exactement le déficit au cours de cette année. Il ne sera certainement pas inférieur à 25 ou 30 milliards, en sus des 21 milliards et demi qui vous sont aujourd'hui demandés. Je dis bien qu'il ne sera pas inférieur à ce chiffre, car j'entends être rigoureusement honnête à votre égard.

En tout état de cause, il sera donc nécessaire au moins de demander au Parlement d'augmenter les avances de trésorerie à la Société nationale des chemins de fer français pour les porter, conformément d'ailleurs à la demande qui avait été faite par celle-ci au début de l'année, à un chiffre minimum d'une soixantaine de milliards.

Je voudrais tout de même, étant donné l'importance de ce déficit et l'émotion qu'il est susceptible de créer dans le pays — je comprends parfaitement, comme M. Pellenc, que le contribuable qui doit faire face à un déficit se préoccupe des mesures que l'on doit prendre et de l'évolution de la situation — je voudrais tout de même, dis-je, indiquer que ce déficit, tel que nous pouvons le calculer, représente à l'heure actuelle environ 15 p. 100 de l'ensemble du budget de la Société nationale des chemins de fer français, qui est de 360 milliards.

Or, quels sont, par comparaison, les pourcentages des déficits d'avant guerre ? Il s'agit moins, en effet, de donner des chiffres en valeur absolue que de fournir des pourcentages par rapport à l'ensemble du budget.

En 1931, nous avions 2.599 millions de déficit pour un budget de 16.917 millions, soit 15 p. 100. En 1932, nous avions 3.671 millions de déficit pour 15.903 millions de budget, soit déjà plus de 23 p. 100.

En 1933, nous avions 3.950 millions de déficit pour un budget de 15.522 millions. En 1934, nous avions 3.555 millions de déficit pour un budget de 14.604 millions. En 1935, 4.008 millions de déficit pour un budget de 14.021 millions, soit déjà plus de 25 p. 100. En 1936, 4.245 millions de déficit pour 14.463 millions, soit 30 p. 100; enfin, en 1937, 5.837 millions de déficit sur 18.531 millions, soit le tiers.

Ces chiffres prouvent que si nous relevons aujourd'hui un certain nombre de causes temporaires du déficit du chemin de fer, il en existait déjà, autrefois, un certain nombre de permanentes. Nous n'avons pas seulement à faire face à une situation immédiate, mais réellement, ainsi que je le disais tout à l'heure, à repenser l'ensemble du problème.

Quelles sont les solutions que nous pouvons proposer ? Monsieur Pellenc, je regrette personnellement que, dans votre rapport, vous n'en ayez proposé aucune. J'ai accepté volontiers toutes vos critiques, qui n'étaient pas toutes également aimables; mais, si vous m'aviez donné des suggestions, je les aurai acceptées avec reconnaissance.

En fait, vous n'avez proposé aucune solution pratique dans le rapport que vous avez présenté; devant l'Assemblée, vous n'êtes pas allé jusqu'au bout de la pensée que vous aviez développée devant la commission des finances, en proposant de supprimer les avantages sociaux des cheminots pendant un an.

M. Pellenc. Je vous demande pardon, monsieur le ministre, et j'en appelle au souvenir de mes collègues de la commission des finances; je n'ai pas dit qu'il fallait supprimer tous les avantages sociaux des cheminots pendant un an. C'est complètement inexact; je me suis borné à indiquer que le total des charges sociales annexées aux salaires atteignait un pourcentage de 83 p. 100, reproduisant d'ailleurs en cela des déclarations que vous connaissez vous-même, car c'est la mission d'enquête que vous avez constituée qui vous les a signalées.

Je vous ai dit qu'il y avait un certain nombre de directions dans lesquelles, si le Gouvernement effectuait la prospection qui est nécessaire, ou pourrait certainement réaliser des économies et dégager un nombre de milliards suffisants pour éviter de se représenter devant nous, d'ici la fin de l'année, avec un nouveau déficit de la Société nationale des chemins de fer français — par exemple les 26 milliards laissés encore à sa charge, comme vous l'avez déclaré, puisque le total pour l'année était de 47. Et avec le rajustement des retraites, cela peut faire encore 9 milliards de plus.

M. le ministre des travaux publics. Non, le rajustement des retraites est compris dans les prévisions du début de l'année.

M. Pellenc. J'enregistre votre déclaration, monsieur le ministre, à savoir qu'au delà des 27 milliards signalés il n'y a pas à prévoir de nouvelles difficultés.

En tout cas, là se borne la déclaration que j'ai faite à la commission des finances.

Il suffit d'ailleurs de se référer aux procès-verbaux de cette commission pour voir que la façon dont vous relatez ma déclaration traduit très infidèlement ma pensée. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le ministre des travaux publics. Monsieur Pellenc, je n'ai pas dit tout à l'heure — et je crois avoir été assez clair — que le chiffre de 27 milliards était intangible. J'ai dit qu'il ne varierait plus en fonction des causes permanentes de déficit; mais il peut varier en fonction du trafic, et je ne peux donner à cette Assemblée aucune espèce de garantie sur ce que sera l'activité de la Société nationale des chemins de fer français au cours des mois qui vont venir. Nous nous trouvons devant une diminution des échanges qui porte non seulement sur le trafic du chemin de fer mais également sur celui de la route.

Il faut maintenant chercher des solutions et je voudrais, sur ce point, que nous entrions dans le vif du sujet.

Croyez-vous que l'on puisse, du jour au lendemain, licencier 40.000, 50.000 ou 60.000 cheminots ? Je ne me place pas, à ce sujet, sur le plan strictement social, mais sur le plan de la sécurité du chemin de fer. Vous ne pouvez pas, en cette matière, complexe et délicate, procéder de la même façon que dans une administration publique qui n'assure pas un service et n'a pas à régler des problèmes de sécurité.

Que vous le vouliez ou non, nous sommes obligés de réaliser une compression de personnel dont nous pouvons regretter la lenteur, mais dont l'aspect technique même, à défaut de l'aspect social qui semble moins vous préoccuper, nous empêche de franchir une certaine limite.

Ce que nous pouvons faire cette année — et des instructions formelles ont été données à ce sujet à la Société nationale des chemins de fer français — ce sont des économies de gestion, des économies administratives de l'ordre de 10 milliards. Etant donné qu'il ne reste maintenant que six mois et demi d'ici la fin de l'année, ce chiffre est important et exigera des sacrifices considérables.

Ces 10 milliards, bien entendu, ne s'ajoutent pas aux 15 milliards de blocage demandés, ces derniers ayant précisément pour objet d'inciter la Société nationale des chemins de fer français à effectuer le maximum des économies nécessaires.

Au demeurant, je ne cache pas que si ce blocage devait être maintenu, les conséquences sociales et économiques seraient extrêmement graves; nous serions obligés d'arrêter certains travaux presque terminés. Aussi, espérons-nous, au contraire, avoir l'occasion, en cours d'année, de débloquer les crédits nécessaires.

Quant au personnel, on peut arriver à comprimer son effectif sans compromettre la sécurité, à raison de 10.000 à 12.000 agents par an; le jeu des départs à la retraite nous le permet. En effet, vont partir chaque année, au cours des cinq prochaines années, 18.000 à 20.000 agents. Si l'on réduit l'embauchage à 6.000 ou 8.000 agents — c'est le minimum en-dessous duquel nous ne pouvons pas descendre si nous voulons maintenir les écoles d'apprentissage et les ateliers de la Société nationale des chemins de fer français — nous pouvons arriver à diminuer le personnel, en cinq ans, d'environ 60.000 unités. Contrairement à ce que prétend un tract lancé par la fédération C. G. T. des chemins de fer, cette opération se fera sans licenciement de personnel titulaire, sans « mettre sur le pavé des milliers et des milliers de cheminots dans l'intérêt du capitalisme américain ». (*Sourires.*)

Je répondrai maintenant plus particulièrement à M. Pellenc qui m'a fait de grands griefs au sujet du statut de l'auxiliaire. Dans une entreprise comme la S. N. C. F., la notion d'auxiliaire doit être modifiée. Je pense d'ailleurs qu'elle devrait l'être aussi dans un certain nombre d'administrations publiques. Il est parfaitement anormal de conserver en grand nombre des agents qui effectuent dans une entreprise publique ou privée le même travail que des agents commissionnés et de ne pas les titulariser pour des raisons qui sont le plus souvent indéterminables.

Que doit être l'auxiliaire dans une entreprise comme la S. N. C. F. ? Il doit être un agent recruté d'une manière temporaire pour faire face à un certain nombre de variations de trafic, à un certain nombre de pointes saisonnières et que l'on ne conserve pas lorsque l'on revient en période creuse. Or, la S. N. C. F., à l'heure actuelle, a depuis longtemps du personnel auxiliaire qui, d'après son statut, devrait être titularisé et qui remplit exactement le même rôle que celui du personnel commissionné.

Nous devons revenir à une conception plus saine. Il vaut mieux titulariser 8.000 agents sur 70.000, comme on l'a fait cette année, et diminuer le nombre global des auxiliaires. Il faut remplacer la notion « d'auxiliaire » par celle de « temporaire », infiniment plus saine et qui permettra à la S. N. C. F. d'avoir un volant pour son trafic.

Le personnel de la S. N. C. F. a le plus grand intérêt à ne pas s'entêter en cette matière dans l'attitude — je ne dis pas qu'il a prise mais que certains lui ont fait prendre — d'hostilité à toutes mesures destinées à améliorer le trafic et l'exploitation des chemins de fer.

Il faut que les cheminots sachent que si demain la S. N. C. F. par l'excès de son déficit, par les erreurs de son exploitation, devait être définitivement distancée par les autres moyens de transports, c'est la situation générale de tous les cheminots qui se trouverait compromise. La campagne démagogique qui est faite actuellement par les syndicats auprès des cheminots va donc exactement à l'encontre de leurs intérêts.

J'ajouterai, mesdames, messieurs, que certains de ceux qui mènent cette campagne, en organisant trois grèves en seize mois ont fait plus de mal dans l'opinion publique aux cheminots que les plus violentes campagnes de presse. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Mlle Mireille Dumont. Avec les salaires que vous leur donnez et que vous avez cités vous-même, ce n'est pas étonnant qu'ils fassent grève!

M. le ministre des travaux publics. Je vous ai cité ces salaires pour répondre à M. Pellenc qui les estimait excessifs et qui m'a reproché de les avoir augmentés.

M. Pellenc. Monsieur le ministre, depuis le début de votre intervention vous travestissez tout ce que j'ai dit. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs à droite. — Exclamations à gauche.*). Il vous suffira, pour vous en convaincre, de vous reporter au *Journal officiel*. Il est vraiment intolérable de voir constamment déformer sa pensée.

M. le ministre des travaux publics. Monsieur Pellenc, je rectifie. Vous m'avez reproché d'avoir, par le reclassement, donné aux cheminots les salaires qu'ils ont actuellement.

Si j'ai mal compris, que signifient alors les critiques que vous m'avez adressées ? Que me reprochez-vous exactement ?

M. Pellenc. La critique que j'ai faite tout à l'heure est celle d'un état d'esprit; voilà très exactement ce que je vous ai indiqué en prenant un exemple précis, dont je dois bien dire, à votre décharge, que vous n'avez peut-être pas bien saisi toute la portée.

J'ai signalé qu'en ce qui concerne le personnel de conduite des machines, la Société nationale des chemins de fer français vous avait proposé un reclassement dont on ne peut pas dire qu'il devait être préjudiciable à ceux qu'elle avait la charge d'administrer et qui constituent, au surplus, une des catégories de travailleurs les plus intéressantes de cette société.

J'ai dit que, recevant ces propositions de la Société nationale des chemins de fer français, vous avez, vous, monsieur le ministre, par un acte d'autorité, effectué de la surenchère en classant cette catégorie de personnel. (*M. le ministre fait un geste de dénégation.*) Je répète ce que j'ai dit et je vous prouverai que vous avez fait de la surenchère en donnant deux échelons ou un échelon et demi supplémentaires à ces agents, ce qui a entraîné une charge supplémentaire de 550 millions pour la société par rapport à la dépense de 450 millions que le conseil d'administration jugeait légitime. C'est tout ce que j'ai dit; et je n'ai rien à ajouter. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le ministre des travaux publics. Monsieur Pellenc, le fait est malheureusement inexact, et je suis obligé de le démentir.

Le reclassement des agents de conduite a été fait en accord avec la direction de la S. N. C. F. et dans le cadre du reclassement général.

M. Pellenc. Voulez-vous me permettre alors de lire un texte ?

Le ministre des travaux publics. Je fais remarquer à M. Pellenc que je l'ai moins

interrompu qu'il ne m'a lui-même interrompu, mais je ne peux pas l'empêcher de développer ses arguments.

M. Pellenc. Il s'agit de l'annexe au procès-verbal du conseil d'administration de la séance du 2 mars 1949 dans laquelle il est dit: « modification des coefficients hiérarchiques du personnel de conduite » et ce texte, ajoute qu'il avait été proposé, comme le prescrivait...

Plusieurs sénateurs à gauche. Lisez ! lisez !

M. Pellenc. Eh bien, puisque vous le voulez, le voici. Je lis:

« Comme je l'ai indiqué — c'est le directeur général qui parle — la décision du 21 avril prescrivait une revision des coefficients de la grille de ce personnel. Par lettre du 27 avril, nous adressions sous la signature de M. le président du conseil d'administration nos propositions à cet effet. Elles comportaient des majorations d'indices, variables selon les échelles et les échelons, mais limitées au maximum à une augmentation correspondant à une échelle. Après discussion avec les services du ministère, qui étaient favorables à une augmentation plus importante, correspondant aux demandes des organisations syndicales, la décision ministérielle du 29 mai adressée à M. le président du conseil d'administration — c'est-à-dire la deuxième décision ministérielle que j'ai citée, fixait les nouveaux indices identiques à nos propositions. Pour les autres échelons, ils étaient nettement supérieurs, accordant en général la valeur d'une échelle et demi à deux échelles, au dernier échelon de l'échelle des T 4, et c'est ce reclassement qui coûte un milliard à la société. »

Voilà donc l'annexe au procès-verbal du conseil d'administration de la séance du 28 mars 1949 qui confirme en tous points ce que je disais.

Je pense qu'on ne va pas nier l'authenticité de ce document. Si on voulait le faire cependant, nous nous procurerions une copie certifiée conforme destinée à servir aussi bien à l'édification du ministre, qui l'ignorait, qu'à l'édification de nos collègues à qui je tenais à donner ces précisions pour montrer que je les avais pas trompés. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le ministre des travaux publics. Vous les avez trompés en ce sens que vous avez été incomplet et que vous faites mention d'une intervention au conseil d'administration et non d'une prise de position de la S.N.C.F. à l'égard du ministre. Un problème devait être résolu, le problème du reclassement du personnel de conduite par rapport à l'ensemble des autres catégories de personnel. Lorsqu'on a réalisé le reclassement total, à partir du moment où l'on a majoré les échelles d'autres catégories de personnel, il a fallu normalement réexaminer la situation relative des agents de conduite.

Je confirme que cela a été fait avec l'accord absolu de la direction générale de la S.N.C.F.

M. Reveillaud. Il y a tout de même un point d'interrogation. Vous ne convainquez personne.

M. Pellenc. Voulez-vous me permettre ?

M. le ministre des travaux publics. Je vous demande, étant donné l'heure, de vouloir bien me laisser terminer.

M. Pellenc. Alors, je vous en prie, ne me mettez plus en cause de façon inexacte ou tendancieuse, car chaque fois que vous le ferez, je répliquerai.

M. le ministre des travaux publics. Je suis obligé de vous répondre, monsieur Pellenc. Vous avez fait un discours entièrement dirigé contre la S. N. C. F., contre mon administration et contre moi-même et vous prétendez m'empêcher de me défendre.

M. Pellenc. Répondez à ce que j'ai dit effectivement et non pas à ce que vous me prêtez !

M. le ministre des travaux publics. Je pense que les droits de la défense sont aussi imprescriptibles devant le Parlement que devant toute autre instance. (*Applaudissements à gauche.*)

Ce qui semble, à l'heure actuelle, aussi nécessaire, c'est d'assurer une coordination immédiate des moyens de transport.

Les craintes qui ont été exprimées tout à l'heure en ce qui concerne une nationalisation éventuelle des transports routiers sont absolument vaines.

Depuis un an le conseil supérieur des transports examine ce problème. Il est arrivé à un certain nombre de conclusions qui excluent complètement la nationalisation de la route.

En effet, à l'heure présente, 33.000 entreprises font du transport routier public. Le voudrait-on, on ne voit vraiment pas comment il serait possible de nationaliser ces 33.000 entreprises.

J'ai examiné assez attentivement l'expérience anglaise. Or, celle-ci est très coûteuse car elle consiste à racheter un grand nombre d'entreprises, d'ailleurs moindre que celui existant en France, au prix coûtant. Cela représente un nombre considérable de millions de livres en perspective.

Il n'est pas question pour nous, dans les circonstances où nous sommes, d'entrer dans une telle voie, mais il est nécessaire de mettre de l'ordre là où existe l'anarchie. Nous devons nous efforcer de fixer au rail et à la route, en particulier, leur domaine respectif.

La considération essentielle de la conclusion du conseil supérieur des transports, c'est que la coordination doit être faite en faveur de l'usager. Cela veut dire que nous devons, pour chaque moyen de transport, donner la préférence à celui qui est le meilleur marché sur une relation ou pour une marchandise déterminée. (*Applaudissements au centre.*)

Nous sommes amenés presque automatiquement à diviser les lignes de la S. N. C. F. en trois catégories: d'une part, celles pour lesquelles le trafic est particulièrement rentable, c'est-à-dire pour lesquelles son écoulement se fait à un prix de revient économiquement inférieur à celui de la route. C'est le cas notamment d'un certain nombre de grandes lignes, comme Paris-Bordeaux, Paris-Lyon, Paris-Strasbourg, etc. Sur ces relations le prix de revient kilométrique est très bas, et il y a lieu de protéger la S. N. C. F., puisque le prix de revient effectif des transports par la route est plus onéreux.

Il existe une deuxième catégorie de lignes assez nombreuses qui sont des lignes concurrentielles. D'une part, la S. N. C. F. exploite dans des conditions améliorées, par exemple en substituant les autorails légers à la traction à vapeur; d'autre part la route lui fait une concurrence normale. Enfin, troisième catégorie: les lignes où la route est indiscutablement meilleur marché que le rail.

Là, le rail doit céder devant la route, étant entendu que nous avons à prendre un certain nombre de précautions. La première est que le service routier substitué au service ferroviaire ait le caractère d'un service public. En effet si l'on supprime une voie ferrée dans une localité, et si l'autocar remplaçant le train n'assure pas ses obligations de transporteur, c'est l'usager qui est victime de la coordination.

La seconde précaution à prendre, en cas de substitution, est de faire en sorte que la route continue à apporter au rail, dans les gares, centre ou d'embranchement, le trafic d'appoint nécessaire pour assurer l'alimentation des grandes lignes.

Quant aux transports privés, il faut leur laisser la plus entière liberté, à une condition toutefois, c'est qu'ils ne fassent pas de transport public, car on doit séparer nettement la notion de transport public et celle de transport privé.

Je voudrais maintenant répondre à une question dont certains journaux se sont récemment fait l'écho, selon laquelle la suppression de certaines lignes et leur remplacement par la route pourrait avoir pour effet de modifier la structure de l'économie française en nous obligeant à importer davantage de gasoil et à utiliser moins de charbon.

Je rappelle à ce sujet que la France importe à la fois du gasoil et du charbon.

Or, du point de vue énergétique, le prix de revient du gas oil est plus intéressant que celui du charbon.

D'autre part, il ne faut pas oublier que nous ne pouvons électrifier que les lignes dont le trafic est suffisamment important pour permettre l'amortissement des frais d'électrification.

A l'heure présente nous avons fait des progrès techniques. L'électrification sur courant alternatif se fait à un prix inférieur à celui de l'électrification sur courant continu.

Mais il est certain qu'on ne pourra réaliser l'électrification que sur des itinéraires relativement importants. Nous ne devons pas négliger non plus le fait qu'aujourd'hui le développement de la consommation électrique est plus rapide que le développement de la production. Dans nos travaux d'investissement, il faut donner la priorité à la production sur les moyens d'utilisation.

Il faut enfin, mesdames, messieurs, réaliser une réforme profonde de la situation financière de la S. N. C. F. par l'institution d'un contrôle des dépenses engagées. Ce contrôle des dépenses engagées peut être fait par le rattachement du secrétariat général à la présidence du conseil d'administration, ce secrétariat et ses services faisant fonction de contrôle des dépenses engagées auprès des services techniques dépendant, eux, de la direction générale.

C'est le seul moyen que nous ayons de résoudre le problème, de l'intérieur de la maison, sans créer les inconvénients que constituerait le contrôle des dépenses engagées venant entièrement de l'extérieur. Il reste entendu que l'action du secrétariat général devra être contrôlée par les représentants de la mission financière du ministère des finances.

Nous devrons clairement définir les rôles respectifs du président et du directeur général, le président étant chargé de la surveillance financière de la maison, des prévisions budgétaires, des prévisions de trésorerie, et le directeur général, suivant ses instructions et, dans le cadre des possibilités financières, assurant la gestion technique.

Voilà, mesdames et messieurs, un certain nombre de mesures qui doivent être prises sans tarder.

Nous devrons y ajouter, bien entendu, la réalisation de toutes les économies possibles. Nous avons commencé.

Nous avons arrêté un certain nombre de dépenses, comme cette construction du

stade de Limoges dont on a beaucoup parlé. Je voudrais, à ce propos, que l'on ne manque pas de mesure lorsqu'on évoque les dépenses déjà faites.

Prenons à titre d'exemple cette question un peu ridicule de l'utilisation des chats de la S. N. C. F. Il y a effectivement des gens qui touchent une indemnité de six francs par jour pour nourrir des chats. Il ne s'agit pas des chats des gardes-barrière, mais de ceux des magasins et entrepôts. C'est le seul moyen qu'on ait trouvé jusqu'ici pour lutter contre les rats. Vous voyez par cet exemple qu'il faut ramener les problèmes à leurs justes proportions et se garder de toute exagération.

Ce que je puis vous garantir, c'est que la S. N. C. F. va pratiquer une nouvelle politique. Elle entre maintenant dans une ère d'économies, celles-ci seront aussi massives que possible.

Pour cela, il est évidemment nécessaire qu'une équipe soit disposée à assurer une politique assez différente de celle qui a été pratiquée jusqu'ici. Il est curieux qu'on puisse à la fois reprocher au ministre certaines erreurs de la S. N. C. F. et, en même temps, d'avoir changé l'équipe de tête. Il faut savoir ce que l'on veut.

Nous pouvons rendre hommage à l'équipe précédente.

Dans un domaine difficile, celui de la reconstruction, elle a accompli une œuvre considérable. Mais je crois qu'une autre équipe doit entreprendre l'œuvre d'économies actuellement indispensable.

En tout état de cause, j'estime — nous l'avons bien vu ce soir — que lorsque quelque chose ne va pas dans une entreprise nationale, ce n'est pas le président ou le directeur général de cette entreprise qui est convoqué devant le Parlement pour s'expliquer, c'est le ministre.

J'ai essayé de définir devant vous une modification de la politique de la S.N.C.F., une politique d'économies massives, d'intégration du chemin de fer dans un système de transports cohérent, de respect des lois et de l'évolution économiques.

J'ai besoin pour cela de travailler avec des hommes qui non seulement aient ma confiance mais qui partagent exactement mes vues sur ce point. C'est une question de responsabilité et d'autorité.

Je pense que ceux-là mêmes qui, dans cette Assemblée, sont le plus partisans de l'autorité de l'Etat, ne devraient pas venir ici contester les mesures que le ministre est appelé à prendre contre tel ou tel fonctionnaire; c'est là la responsabilité du pouvoir exécutif. Si le ministre a commis un abus ou un excès de pouvoir, c'est le conseil d'Etat qui doit se prononcer sur cet abus ou cet excès de pouvoir, ce n'est pas une assemblée législative.

Il faut que chacun reste dans son rôle, sinon nous arriverons à une dispersion complète de l'autorité. Je suis persuadé que personne dans cette Assemblée ne le demande.

C'est pourquoi j'accepte d'assumer mes responsabilités, mais je demande en contre-partie qu'on me laisse les moyens de les assumer complètement. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. Je rappelle au Conseil que nous en sommes au chapitre 511 et que la discussion générale est close depuis hier soir.

Par amendement (n° 22), M. Lamarque et les membres du groupe socialiste proposent, au chapitre 511: « Subvention exceptionnelle à la Société nationale des chemins de fer français pour la couverture du déficit d'exploitation de l'exercice 1949, 21.499 millions de francs », d'augmenter ce chiffre d'un million de francs, de porter en conséquence la dotation du chapitre à 21.500 millions de francs, chiffre voté par l'Assemblée nationale, et, en conséquence, de porter le total des crédits de l'article 1er à 29 milliards de francs.

M. Lamarque a développé cet amendement au cours de son intervention.

Cet amendement est-il maintenu ?

M. Albert Lamarque. Oui, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur général. La commission ne peut que maintenir sa position et repousser l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement repoussé par la commission.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur l'article 1er ?...

Je le mets aux voix.

(*L'article 1er est adopté.*)

M. le président. M. le ministre des travaux publics demande que le Conseil de la République examine, après cet article, les autres articles concernant la Société nationale des chemins de fer français, c'est-à-dire les articles 5 à 7.

Il n'y a pas d'opposition ?...

En conséquence, les articles 2, 3, 4 et 4 *bis* sont réservés.

Le Conseil entend-il aborder immédiatement la discussion des articles 5 à 7 ou préfère-t-il suspendre sa séance jusqu'à une heure que voudra bien proposer M. le président de la commission ?

M. Alex Roubert, *président de la commission des finances.* La commission propose de suspendre la séance jusqu'à vingt-deux heures.

Voix diverses. A demain! A vingt et une heures trente! A vingt et une heures!

M. le président. Nous ne pouvons pas renvoyer à demain. D'autre part, je me permets d'indiquer que le renvoi à vingt et une heures n'est pas possible pour des raisons matérielles.

Je vais donc consulter le Conseil sur l'heure la plus éloignée, à savoir vingt-deux heures.

(*Cette proposition est adoptée.*)

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures trente-cinq minutes, est reprise à vingt-deux heures dix minutes, sous la présidence de M. René Coty.*)

PRESIDENCE DE M. RENE COTY,
vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Nous reprenons la discussion du projet de loi relatif à diverses dispositions d'ordre économique et financier.

Le Conseil de la République a décidé d'aborder maintenant la discussion des articles 5 à 7.

Je donne lecture de l'article 5.

CHAPITRE III

Dispositions relatives à la Société nationale des chemins de fer français et aux transports.

« Art. 5. — Il est bloqué, sur les autorisations de payement accordées à la Société nationale des chemins de fer français par l'article 12 de la loi n° 49-482 du 8 avril 1949, un montant de 15 milliards de francs réparti à raison de 5.400 millions de francs pour les dépenses d'établissement et de 9.600 millions de francs pour les dépenses de reconstitution. Ces blocages ne pourront porter sur des travaux en cours et dont l'achèvement contribuerait à réduire les frais de gestion de la Société nationale des chemins de fer français. La répartition de ces sommes entre les différentes lignes du paragraphe 4 de l'état C annexé à la loi du 8 avril 1949 sera effectuée par arrêté conjoint du ministre des finances et du ministre des travaux publics et des transports après avis de la commission des investissements.

« Ces autorisations de payement feront l'objet de déblocage par décret en conseil des ministres, compte tenu du produit des aliénations d'éléments d'actif que la Société nationale des chemins de fer français proposera d'affecter à la couverture des travaux neufs et des économies de gestion réalisées.

« Les autorisations de prêts accordées par l'article 1er de la loi précitée et les autorisations de versement accordées par l'article 3 de la loi n° 48-1973 du 31 décembre 1948 seront, en ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français, bloquées respectivement à concurrence de 7.320 millions de francs et 7.680 millions de francs. Le déblocage en sera réalisé par décrets pris en Conseil des ministres. »

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mesdames, messieurs, c'est la première fois que je prends la parole devant cette Assemblée, et avant tout, je voudrai dire que depuis que je siège dans ce palais, j'ai été à même d'entendre, maintes et maintes fois, des calomnies contre mon parti. C'est pourquoi, avant de rentrer dans le vif du sujet, je tiens à rendre hommage à ce parti qui donne la possibilité aujourd'hui à un cheminot de venir lui-même défendre ses droits et les droits de ses camarades qui ont été attaqués constamment depuis le début de la discussion sur les problèmes financiers. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Il y a, dans le projet que nous soumet le Gouvernement, le blocage de 15 milliards sur les autorisations de payement accordées à la Société nationale des chemins de fer français. Ce blocage de 15 milliards va entraîner, d'après les déclarations de M. le ministre lui-même, la mise en chômage de plus de 50.000 travailleurs actuellement occupés dans les entreprises privées.

D'autre part, M. le ministre des transports prévoit une diminution allant de 10.000 à 12.000 agents par an pendant une période de cinq ans, et une suppression de 10.000 kilomètres de voies.

Ceci est pour l'immédiat, mais on assiste à une véritable bataille de classe contre les soi-disant avantages obtenus par les cheminots depuis la libération. Nous avons entendu à ce sujet, au cours de la réunion de la commission des finances, M. le ministre et M. le sénateur Pellenc émettre des opinions scandaleuses au sujet de ces avantages. L'intégrité des chemins de fer est menacée, nos retraites le sont également, notre caisse de prévoyance, créée par nous-mêmes, est également menacée et — je m'excuse, mais je dois confirmer ce qu'a dit tout à l'heure M. le ministre des travaux publics — M. Pellenc est allé, au cours de cette même réunion de la commission des finances, jusqu'à proposer que les cheminots abandonnent pendant un an les avantages sociaux qu'ils ont obtenus par leur lutte depuis la libération. (*Interruptions sur divers bancs à gauche et au centre.*)

Ceci est tout simplement odieux. (*Mouvements divers.*)

Permettez-moi de répondre, au nom de tous mes camarades de travail, au nom des cheminots organisés dans la C. G. T., des cheminots organisés dans Force ouvrière et des cheminots organisés dans les syndicats chrétiens et pour les cadres.

Au lendemain de la libération, les cheminots se sont trouvés devant une tâche immense à accomplir. Il s'agissait de remettre en état notre réseau particulièrement frappé par la guerre. Je veux rappeler ici les chiffres que notre camarade Marc Dupuy a déjà cités devant l'Assemblée nationale; des milliers de kilomètres de brèche de voies courantes, plus de 200 passages supérieurs, près de 600 postes d'aiguillage ou de signalisation détruits ou endommagés, 115 grandes gares sur 322 détruites, 21 grands triages sur 41 rendus inutilisables, 860 postes de ponts, 600 kilomètres de canalisations d'eau à rétablir, 29 grands dépôts sur 50, 19 ateliers de réparation sur 31 à remettre en état. Grâce au courage des cheminots, et cela on ne se fait pas faute de le rappeler, la situation fut rapidement rétablie. On a même, a dit M. le ministre des transports, reconstruit trop vite.

Certes, j'ai entendu, au cours de ce débat, des louanges, de beaux discours, et nous avons reçu depuis la libération des ordres du jour élogieux, mais les cheminots étaient en droit d'espérer pouvoir recueillir le fruit de leur travail. Au lieu de cela, c'est nos conditions d'existence qui sont menacées.

M. Demusois. Très bien!

M. Dutoit. Il faut, dit M. le ministre des transports, faire une autre politique et s'attaquer au problème de la Société nationale des chemins de fer français. En réalité, messieurs, c'est la même politique qui continue, celle qui a été préparée par le plan de misère.

On a commencé par l'éclatement des usines, d'aviation nationalisées. Maintenant, on procède à la fermeture de ces usines, en jetant sur le pavé des milliers d'ouvriers. On a étouffé et ruiné le cinéma français pour faire place au cinéma américain. (*Exclamations et rires sur de nombreux bancs à gauche, au centre et à droite.*)

Aujourd'hui, on s'attaque au plus gros morceau. Riez, messieurs, peut-être ne rirez-vous pas autant lorsque vous serez devant les cheminots. On s'attaque au plus gros morceau, c'est-à-dire aux chemins de fer français. L'argument mis en avant par les adversaires de la Société nationale des chemins de fer français est le déficit qui se monte pour 1948 à 12 p. 100 de l'ensemble du budget de la Société nationale des chemins de fer français. Or, d'après les déclarations de M. le ministre, et notre camarade Demusois l'a déjà rappelé, le déficit était déjà plus important au temps des anciennes compagnies privées.

Je veux rappeler ici ce qu'écrivait le journal *l'Humanité* le mardi 10 février 1931: « Les usagers devront payer le déficit provoqué par la gestion scandaleuse des grands réseaux. Le conseil des ministres étudie les augmentations prochaines et le réseau d'Etat prépare des supertaxes particulières ». Cela se passait le 10 février 1931. « Une hausse générale des tarifs, nous l'avons dit récemment, est certaine. Déjà, le compte rendu général d'exploitation des grands réseaux accuse un déficit d'un milliard de francs et les journaux économiques ou financiers assuraient, ces jours-ci, que le même déficit atteindrait 4 milliards au début du prochain exercice si les choses demeurent dans l'état actuel. » Cela se passait en 1931. Il y avait donc, à cette époque, pour le compte des anciens réseaux, comme l'a déclaré M. Pineau, 2.277 millions de déficit. Si on multiplie ce chiffre de 2.277 millions par le coefficient 20, qui résulte de la valeur actuelle du franc, on obtient la somme de 45.540 millions.

On ne peut pas dire, devant les chiffres qui ont été apportés à cette tribune, que la gestion de la Société nationale des chemins de fer français n'a pas été meilleure que la gestion des anciennes compagnies privées.

Si l'on avait voulu que la Société nationale des chemins de fer français se suffise à elle-même, malgré son caractère de service public qui lui impose des obligations auxquelles les services routiers ne sont pas soumis, si on avait mis à la tête du conseil d'administration des hommes capables et connaissant notre métier, nous sommes persuadés que la gestion de la Société nationale des chemins de fer français aurait encore été meilleure.

Au lieu de cela, on a chassé du conseil d'administration nos camarades Tournemaine et Crapier coupables d'avoir appelé les cheminots à être solidaires des mineurs en lutte pour leur droit à la vie, coupables, au sein de ce conseil d'administration, d'avoir surtout dénoncé les administrateurs bourgeois qui, par l'intermédiaire des entreprises privées et par la passation de marchés trop onéreux, réalisent des bénéfices scandaleux.

Quand je dirai à mes camarades cheminots, membres du parti socialiste, que j'ai pu entendre dans cette Assemblée un ministre socialiste dire à des élus...

M. Dulin. Du peuple!

M. Dutoit. Parfaitement, du peuple, monsieur, et j'en suis fier.

...Que les représentants du personnel au conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français doivent, dès qu'ils sont nommés administrateurs, cesser de se comporter en représentants du peuple, mes camarades cheminots du parti socialiste ne voudront certainement pas me croire.

M. le ministre des travaux publics. Permettez-moi de vous interrompre.

M. Dutoit. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec la permission de l'orateur.

M. le ministre des travaux publics. Permettez-moi de préciser que je n'ai jamais dit que les administrateurs représentants du personnel ne devaient pas se comporter comme de vrais représentants du personnel. J'ai dit qu'ils devaient le représenter, non pas pour y défendre ses revendications quotidiennes, ce qui est le rôle des syndicats, mais pour y apporter la contribution du personnel à la gestion de la société et se comporter en bons administrateurs d'une société commerciale. Voilà ce que j'ai dit et je ne voudrais pas que mes paroles soient déformées.

M. Dutoit. Nous estimons que, dans la Société nationale des chemins de fer français, le personnel a également des revendications à défendre et il est normal que les représentants du personnel défendent les intérêts de ce personnel au sein du conseil d'administration. Nos camarades Tournemaine et Crapier se sont comportés en administrateurs qui tiennent compte des intérêts du peuple français en général et des cheminots en particulier. Ils n'ont pas voulu, au sein du conseil d'administration, plier l'échine, et nous, les cheminots, nous sommes fiers de nos camarades Tournemaine et Crapier. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Si on avait voulu réduire... (*Interruptions sur divers bancs.*)

M. le président. Veuillez, messieurs, ne pas interrompre. Lorsqu'un collègue monte à la tribune pour la première fois, il est de tradition de l'écouter avec courtoisie. (*Très bien! sur de nombreux bancs.*)

M. Dutoit. J'ai l'habitude de parler à des réactionnaires, cela m'est égal. (*Exclamations et rires au centre et à gauche.*) Commencez par être courtois, je le serai également.

Si l'on avait voulu pratiquer une véritable politique d'économies, on n'aurait pas opéré une suppression inconsidérée de personnel ainsi que cela se passe actuellement au sein de notre société.

Avec cette suppression inconsidérée de personnel, qui ne tient aucun compte des avis de nos comités mixtes, on arrive à une exploitation tout à fait déficitaire. Voici, messieurs, un avis qui a paru dans le deuxième arrondissement de la gare de Lille, en date du 7 mars 1947, et qui est justement la conséquence de la suppression du personnel dans cette gare. « Prévention des avaries. — Les sommes que nous payons comme indemnités au titre des réclamations atteignent au total un chiffre impressionnant. Au début de 1948, jusqu'en septembre inclusivement, elles se sont élevées à 2.067 millions se répartissant comme suit: pertes, 796 millions; vidanges, 295 millions; avaries, 959 millions; retards, 17 millions ».

Comme vous le voyez, ce sont les indemnités payées pour les pertes et avaries qui nous coûtent le plus.

Or, il ne fait aucun doute que cela pourrait être évité, tout au moins en grande partie, si l'on consentait à faire l'effort nécessaire. Et c'est pourquoi, indique cette note, une vigoureuse campagne de prévention des avaries doit être entreprise.

Nous, les cheminots, nous connaissons parfaitement notre métier et nous disons que la cause des avaries, c'est la suppression inconsidérée de personnel, suppression qui ne tient aucun compte des avis autorisés de nos syndicats et de nos comités d'entreprise.

Et puis, il aurait fallu refaire le parc de wagons qui s'élevait en 1938 à 400.000; il en restait 300.000 après la guerre; il fallait reconstruire. On le pouvait, nos usines de matériel ferroviaire étant équipées pour produire 20.000 wagons par an, et les cheminots étaient prêts à cet effort. Les wagons restant en service voient leur rythme de rotation augmenter et de ce fait l'usure est plus rapide. Si l'on avait mis en application le plan Monnet, nous sommes persuadés que le déficit aurait été diminué du fait que nous aurions évité de nombreux déraillements et accidents dus au mauvais état des wagons restant en service.

L'argumentation principale des ennemis du rail, qui d'ailleurs a été reprise par M. Pineau devant la commission des finances, est qu'après un départ rapide que tout le monde loue, on aurait pu freiner les investissements consacrés à la S.N.C.F. Les termes du ministre ont été les suivants: « On a vu trop loin, on a reconstruit trop vite ». Je demande, une fois de plus, messieurs, de ne pas perdre de vue l'état des chemins de fer à la libération. Le chemin de fer est en temps de guerre un objectif de choix; il a subi des destructions énormes et il est normal que sa reconstruction entraîne de grosses dé-

penses. Les achats de matériel en France et à l'étranger se sont élevés de 1944 à fin 1948 à 58 milliards. Si le chemin de fer doit faire appel à l'Etat pour le payement d'une partie de son matériel, c'est qu'il faut maintenir des tarifs bas alors que le Gouvernement pratique par ailleurs une politique d'augmentation des prix.

M. le ministre lui-même a déclaré qu'il ne pouvait, dans la période de crise actuellement traversée par notre pays, être question d'un relèvement des tarifs et l'on assiste ainsi à ce paradoxe: une entreprise qui achète des fournitures, fer, acier, huile, de 24 à 30 fois plus cher qu'en 1938, doit vendre ses marchandises, c'est-à-dire ses transports, ses billets, treize fois plus cher seulement.

Il faut quand même être sérieux. Quelle est l'entreprise qui pourrait vivre dans de pareilles conditions ?

Si vous voulez que la Société nationale des chemins de fer français arrive à boucler son budget, il faut commencer par baisser les prix industriels et les ramener au coefficient 13 par rapport à l'avant guerre, coefficient qui est celui de la vente des billets de chemins de fer et aussi, comme l'a reconnu M. le ministre des transports, celui des salaires payés aux cheminots.

Vous allez supprimer, dites-vous, 10.000 kilomètres de rail. Les partisans de la suppression de ces lignes font remarquer que celles-ci ne sont pas rentables.

Où sera donc l'économie, puisqu'il faudra nécessairement engager d'autres dépenses pour assurer par d'autres moyens le trafic actuellement remis aux chemins de fer et aux mêmes tarifs ?

Il faudra dire que le transport sur ces lignes déficitaires est obligatoire et aussi appliquer des tarifs qui devront être uniformes pour toute la France, car il est certain que le transporteur qui remplacera les lignes secondaires supprimées se trouvera défavorisé vis-à-vis du transporteur qui assurera le trafic Paris-Marseille, par exemple.

Alors, il faudra, soit subventionner les transporteurs des lignes secondaires, soit supprimer les transports sur ces mêmes lignes et isoler ainsi des pays, des régions entières.

La solution que vous avez choisie, nous pouvons le dire sans nous tromper, est celle d'un gouvernement rétrograde qui marche à l'encontre du progrès social; vous ruinerez notre Société nationale des chemins de fer français, vous confierez au capital privé l'organisation des transports ferroviaires. Vous voulez constituer une nouvelle société avec des capitaux investis, capitaux qui viendront des pays étrangers.

Vous voulez vendre nos transports aux capitalistes américains. Vous avez les pieds et les poings liés au plan Marshall. Pour cela, vous sacrifiez les cheminots et les petits transporteurs français...

M. le ministre des travaux publics. Voulez-vous me permettre de vous interrompre.

M. Dutoit. Je vous en prie.

M. le ministre des travaux publics. Permettez-moi de vous dire que, dans un débat de cette nature, il faut être sérieux.

M. Demusois. A ce point de vue, ce n'est pas vous, monsieur le ministre, qui pourrez faire des reproches.

M. le ministre des travaux publics. Vous savez parfaitement comme moi, monsieur Demusois, qu'il n'a jamais été question de vendre une action de la Société nationale des chemins de fer français à un capitalisme étranger quelconque. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Lorsqu'on vient exprimer à cette tribune, dans le but d'exciter les cheminots, ce que j'appelle — je m'excuse du terme — des « bobards », je dis que ce n'est pas sérieux.

Un sénateur à droite. Vous êtes modeste.

M. Demusois. Je voudrais simplement faire observer à M. le ministre que ce n'est pas ici seulement qu'il a été parlé de possibilité d'investissement de capitaux américains pour nos transports français.

Le problème a été posé aussi devant l'Assemblée nationale et en votre présence, monsieur le ministre. Vous n'avez qu'à revoir la sténographie des débats, et je n'entends pas que vous y ayez fait la réponse que vous venez d'adresser à mon jeune camarade, il y a un instant.

M. le ministre des travaux publics. Devant l'Assemblée nationale, le problème a été posé également par vous.

M. Méric. On n'a pas donné d'actions à la Russie!

M. Dutoit. Vous voulez en finir avec les revendications des cheminots et supprimer nos droits acquis.

Il est question, dans ce palais, des salaires fabuleux des cheminots et des avantages qui se chiffrent, a-t-on dit, par 80 p. 100 du montant des traitements.

Je n'ai pris aucune statistique officielle, j'ai simplement examiné mes deux feuilles de paye, l'une datant de 1939 et l'autre de 1949. J'ai relevé également les prix pratiqués à l'épicerie où nous nous ravitaillons constamment.

Voici le salaire d'un cheminot, mesdames et messieurs, et je prie M. Pellenc de bien vouloir croire qu'à côté de ces fiches de paye, il n'y a absolument rien.

M. Laffargue. On est à Buffalo!

M. Dutoit. J'ai reçu, en 1939, 1.370 francs nets et, au mois de mai 1949, 17.700 francs. Pour un agent à l'échelle 5, c'est-à-dire pour le grade auquel appartiennent la grosse majorité des cheminots, et ayant vingt et un ans de services, le salaire du cheminot est, au mois de mai 1949, de 17.700 francs, c'est-à-dire qu'il a été multiplié par 12,2. Est-ce exact, monsieur le ministre ?

Si je prends maintenant les prix des denrées de première nécessité dont le travailleur a besoin pour récupérer ses forces, le beurre coûtait, en 1939, 24 francs le kilo. Il est vendu actuellement 530 francs, c'est-à-dire que son prix a été multiplié par 22.

M. Georges Laffargue. Vous allez perdre de la clientèle électorale paysanne.

M. Dutoit. En 1939, une paire de chaussures coûtait 100 francs; en 1949, 3.000 francs, soit 30 fois plus! En 1939, on avait un costume pour 300 francs; en 1949, il faut 15.000 francs, 50 fois plus.

Voilà, monsieur Pellenc, mesdames et messieurs, les avantages qu'ont les cheminots en 1949.

M. Georges Laffargue. Faites-nous grâce des débutants.

M. le président. Ne prolongeons pas cette discussion qui est un peu en dehors du sujet.

Nous discutons l'article 5 sur le blocage. Si l'orateur n'était pas pour la première fois à cette tribune, je serais dans l'obligation de le lui rappeler.

Monsieur Dutoit, je vous demande de ne pas recommencer la discussion générale qui, d'ailleurs, a été déclarée close, et de vous limiter à l'article 5.

M. Dutoit. Je m'excuse d'avoir un peu mêlé les articles; je n'ai pas encore l'habitude de votre règlement.

M. Georges Laffargue. Nous avons perdu au change.

M. Dutoit. Vous avez l'habitude d'interrompre. Soyez poli et taisez-vous!

Monsieur le ministre, j'ai retenu cette phrase que vous avez dite à la commission des finances, répondant à M. Pellenc qui venait de lancer une attaque particulièrement haineuse contre les cheminots: « Je reconnais que le régime des retraites des cheminots est extrêmement avantageux, c'est la possibilité de reculer l'âge de la retraite ».

Monsieur le ministre, ce sont là des menaces à peine voilées que les cheminots ne peuvent pas oublier.

M. le ministre des travaux publics. C'est tout à fait inexact.

M. Dutoit. Vous avez dit, monsieur le ministre, à la commission des finances, que vous avez la possibilité de reculer l'âge de la retraite. Je m'excuse, mais c'est, textuellement, les paroles que vous avez dites.

M. le ministre des travaux publics. Je prends à témoin M. le président de la commission et M. le rapporteur général qui étaient présents lors de mes déclarations que ce n'est pas exact.

M. Dutoit. Monsieur Pellenc, vous avez demandé sans rire que les cheminots fassent pendant un an le sacrifice de leurs avantages sociaux.

M. Charles Brune. C'est faux!

M. Dutoit. On n'a pas encore trouvé le moyen de nous faire travailler sans manger. (*Interruptions sur de nombreux bancs. — Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Vous n'agiriez pas ainsi, monsieur Pellenc, si vous remplissiez les fonctions d'homme d'équipe dans une gare de triage et si vous courriez les risques que les cheminots courent journellement. (*Bruit.*)

Plusieurs sénateurs. Ce n'est pas la question.

M. le président. Je vous en prie, messieurs, laissez parler l'orateur.

M. Dutoit. Toute cette campagne d'agitation a été orchestrée par M. Paul Reynaud qui a déclaré, à son retour d'Amérique, que les cheminots partaient trop vite en retraite et que la pénicilline avait la possibilité de prolonger leurs jours.

Que M. Paul Reynaud soit persuadé que la haine qu'il voue à nos camarades cheminots est réciproque.

Vous avez dit, monsieur le ministre, qu'il y avait 325.000 retraités; mais vous avez apporté une précision que je voulais donner moi-même. Vous avez compris dans ce nombre toutes les veuves de nos camarades retraités et tous les enfants de nos camarades décédés et en retraite.

Messieurs, voulez-vous m'écouter deux minutes, s'il vous plait.

Nous avons le temps; il y a 400.000 cheminots qui nous écoutent!

M. le président. Monsieur Dutoit, je vous prie d'abréger vos observations qui n'ont pas trait à l'article 5 et je demande à nos collègues de vous écouter en silence.

M. Dutoit. Je constate qu'un travailleur, qu'un cheminot n'a pas le droit de défendre ses camarades lorsque ceux-ci sont attaqués.

M. Léon David. Il y en a qui ne savent même pas ce que c'est qu'un travailleur! (*Vives protestations sur de nombreux bancs.*)

M. Dutoit. Les retraités ne seront donc pas remplacés, dites-vous, pendant cinq ans. Savez-vous, à ce propos, que la sécurité du rail repose essentiellement, en ce qui concerne nos camarades mécaniciens, sur la visibilité et l'observation des signaux; et l'on ne peut pas dire qu'après cinquante ans un gars qui a passé vingt-cinq ans sur les machines n'est pas diminué physiquement. Cette mesure, si elle se réalise, est grave de conséquences.

Il y a également le cas de ceux qui travaillent dans les gares de triage, exposés aux intempéries, aux accidents graves et qui, pour soixante francs de prime de nuit, assurent le trafic ferroviaire. Ceux-là sont des hommes d'équipe, ce ne sont pas des mécaniciens.

Il y a les gars qui glissent sous les wagons et qui risquent tous les jours de se faire couper les jambes, ceux-là ne sont pas non plus des mécaniciens. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Les temps ont changé, mesdames et messieurs; hier, c'étaient des hommages élogieux, des félicitations, des discours; aujourd'hui ce sont des calomnies et des menaces. Cependant, ce qui était vrai hier l'est encore aujourd'hui...

Un sénateur au centre. ... et le sera demain !

M. Dutoit En 1948, la Société nationale des chemins de fer français a réussi à effectuer un trafic supérieur en unités-trafic, voyageur-kilomètre et tonne kilométrique de 50 p. 100 à celui de 1939, avec un parc total de matériel encore inférieur à celui d'avant guerre, de 12 p. 100 environ pour les locomotives à vapeur, de 16 p. 100 pour les wagons et de 37 p. 100 pour les voitures à voyageurs.

Dans de telles conditions d'exploitation, la marge de sécurité est extrêmement faible et la poursuite du programme de restauration et de modernisation des transports ferroviaires reste, nous en sommes persuadés, une tâche fondamentale de l'économie française.

Je voudrais également dire un mot de cette comédie qui s'est déroulée autour du déplacement de M. le président du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français.

Sur de nombreux bancs. Article 5!

M. Dutoit. Nous ne voulons pas, certes, défendre ici le président de la Société nationale des chemins de fer français. Nous les cheminots, nous avons trop de choses à lui reprocher; nous ne pouvons pas oublier nos camarades sanctionnés, déplacés, révoqués au cours des années qui viennent de s'écouler. Cependant, nous estimons que cette comédie est grotesque, et nous sommes persuadés qu'à travers ces déplacements de personnel, ce sont les cheminots qui, en définitive, sont visés. (*Exclamations sur de nombreux bancs.*)

Vous pouvez dire à M. Paul Reynaud, l'ennemi patenté de notre corporation, que les cheminots sauront s'unir pour défendre leurs conditions de travail.

Vous avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre, que ce tract lancé par notre fédération, était un tissu de mensonges et qu'il ne contenait rien de vrai. Je me permets de le reprendre ligne par ligne... (*Vives protestations sur de nombreux bancs.*)

M. le président. Non! Monsieur Dutoit, je vous ai dit la raison pour laquelle j'entendais user, vis-à-vis de vous, de la plus large tolérance. Cependant, il y a des limites que je ne veux pas laisser excéder. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Vous m'obligez à vous rappeler une première fois à la question. C'est l'article 5 qui est en discussion, et c'est sur cet article que je vous prie de faire porter désormais vos observations. Autrement, je serai obligé de vous rappeler une seconde fois à la question, puis de consulter l'Assemblée pour savoir si je dois vous laisser la parole. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. de Menditte. Il ne s'agit pas de lignes de tracts, mais de lignes de la Société nationale des chemins de fer français. (*Rires.*)

M. Dutoit. Contre le blocage de 15 milliards sur les payements à la Société nationale des chemins de fer français, vous trouverez, monsieur le ministre, tous les cheminots unis. Contrairement à ce que l'on a dit, ce n'est pas un seul syndicat qui mène l'action actuellement, mais tous les cheminots cégétistes, chrétiens, Force ouvrière, qui affirment chaque jour leur volonté de se battre pour conserver à leur pays l'outil magnifique que représente la Société nationale des chemins de fer français.

Les cheminots, monsieur le ministre, sont pour le progrès et ils veulent aller de l'avant, et non vers la désorganisation et l'anarchie, pour sauver l'indépendance du pays!

Ils sont unis coude à coude et ils se battent déjà: 2.000 cheminots manifestent à Lille, 500 à Tourcoing. Les cheminots de la région parisienne ont déjà manifesté contre les licenciements car, quoi qu'on en dise, il y a déjà des licenciements au sein de notre corporation. C'est les auxiliaires qui sont licenciés actuellement; c'est nos camarades qui sont déplacés d'office et amenés ainsi, du fait de la crise du logement, à quitter notre corporation.

C'est pour ces raisons, mesdames, messieurs, que, contre vos projets, vous trouverez l'ensemble des cheminots unis pour faire front et se battre afin de conserver leur condition sociale. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Sur l'article 5, je suis saisi d'un amendement (n° 23), présenté par M. Lamarque et les membres du groupe socialiste, tendant à la 3e ligne de cet article, à remplacer les mots:

« Un montant de 15 milliards de francs réparti à raison de 5.400 millions de francs, pour les dépenses d'établissement et de 9.600 millions de francs pour les dépenses de reconstitution. »

Par les mots:

« Un montant de 5 milliards de francs réparti à raison de 1.800 millions de francs pour les dépenses d'établissement et de 3.200 millions pour les dépenses de reconstitution. »

La parole est à M. Lamarque.

M. Albert Lamarque. Mes chers collègues, l'abattement qui est proposé a pour objet de donner un avertissement à la Société nationale des chemins de fer français pour l'inciter à faire des économies.

Nous sommes d'accord sur le principe, mais nous demandons que l'abattement de 15 milliards soit réduit à 5 milliards. Etant donné les renseignements qui nous sont parvenus et desquels il résulte qu'un abattement de 15 milliards entraînerait, dans les circonstances actuelles, des entraves et des arrêts dans les travaux qui sont engagés, nous demandons à l'Assemblée de ne pas envisager une pareille éventualité. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur général. La commission repousse l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics. Le Gouvernement tient à préciser ici sa position.

Le chiffre de 15 milliards a été indiqué pour que la Société nationale des chemins de fer français s'engage à réaliser des économies substantielles. La Société nationale des chemins de fer français propose, à cet égard, un chiffre qui se rapproche de 10 milliards, qui, si le texte est voté par les deux Assemblées, viendra en déduction des 15 milliards actuellement bloqués.

De deux choses l'une: ou bien le texte de la commission sera voté et, par conséquent, nous aurons le droit, en fonction des économies réalisées par la Société nationale des chemins de fer français, de débloquer 10 milliards, ou bien c'est l'amendement qui sera retenu et, dans ce cas, il est bien évident que les 10 milliards d'économies qui sont en cours de réalisation n'auraient pas pour effet de libérer les 5 milliards qui resteraient bloqués.

M. le président. La parole est à M. Rochereau contre l'amendement.

M. Rochereau. Je voudrais que nous restions sur un plan purement technique, ou, plus exactement, purement économique.

Les blocages de crédits qui sont envisagés pour la S.N.C.F. vont, semble-t-il atteindre les commandes qui ont été ou ont pu être passées à l'industrie privée pour la construction de matériel roulant ou de matériel fixe.

Je crois que, dans ce domaine, je ne commets pas d'erreur; s'il en était autrement, M. le ministre voudrait bien me le dire et je rectifierais immédiatement.

M. le ministre des travaux publics. C'est exact.

M. Rochereau. Cette mesure me paraît avoir une incidence tout à fait fâcheuse sur l'industrie mécanique française, d'autant plus importante que, depuis la libération, elle a fait un effort considérable au point de vue de l'exportation.

Des exportations qui, en 1938, représentaient au titre de l'industrie mécanique environ 4 p. 100 du total général des exportations, passent, en 1947, à 6,50 p. 100, et, en 1948, à 10 p. 100.

Or, tout le monde sait que pour établir des prix à l'échelle internationale, il est nécessaire d'avoir un marché équilibré et constant, aussi large que possible. Dans l'état actuel des choses, il semble bien que l'industrie mécanique se trouve dans une situation très difficile.

En raison de l'importance prise par l'industrie mécanique française — dont le développement a été notamment constaté lors de la dernière foire de Paris — qui a, en partie, remplacé dans certains domaines l'industrie mécanique à demande déficiente, il est nécessaire d'envisager pour elle un élargissement du marché.

L'article 5 va apporter une perturbation certaine dans l'établissement des prix, en arrêtant les commandes en cours en raison du fait que certains matériels livrés n'auront pas été payés.

J'attire l'attention du conseil sur les incidences possibles du blocage de ces crédits. Je lui demande de retenir la solution la plus favorable, celle qui permettra éventuellement en cours d'année de re-

bloquer des fonds qui serviraient en somme à remplir des engagements qui ont été pris. En conséquence je voterai contre l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe socialiste.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	262
Majorité absolue	132
Pour l'adoption	84
Contre	178

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Personne ne demande plus la parole sur l'article 5 ?

Je le mets aux voix.

(L'article 5 est adopté.)

M. le président. Nous arrivons à l'article 5 *bis*. J'en donne lecture:

« Art. 5 *bis*. — La S.N.C.F. ne pourra prendre ou maintenir une participation dans une entreprise quelconque qu'après y avoir été autorisée par une loi.

« Cette loi devra, en ce qui concerne les participations existantes, intervenir avant le 31 décembre 1949. »

Je suis saisi d'un amendement (n° 24), présenté par M. Lamarque et les membres du groupe socialiste, qui tend à reprendre pour cet article un texte voté par l'Assemblée nationale et ainsi conçu:

« Aussi longtemps que l'équilibre financier de la S.N.C.F. exige une subvention budgétaire, la S.N.C.F. n'est pas autorisée à prendre des participations financières ou à accroître ses participations dans des entreprises ayant un autre objet que le transport par chemin de fer et par route. »

La parole est à M. Lamarque.

M. Albert Lamarque. Mes chers collègues, nous demandons le maintien de la disposition adoptée par l'Assemblée nationale, qui a voulu éviter la tentation pour la Société nationale des chemins de fer français d'être entraînée dans des activités ne rentrant pas dans le cadre de sa mission, mais qui n'a pas étendu cette interdiction aux transports routiers.

La commission des finances de votre assemblée a indiqué qu'aucune participation de cette société ne pourrait avoir lieu sans l'autorisation d'une loi. Nous sommes par conséquent contre cette dernière disposition, et pour le rétablissement du texte voté par l'Assemblée nationale.

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Mesdames, messieurs, je voudrais apporter à l'occasion de l'article 5 *bis* quelques précisions qui me paraissent nécessaires sur ce que sont les participations de la Société nationale des chemins de fer français. Ces participations représentent un total de 1.020.768.050 francs, alors que le budget total de la société pour un exercice est de 860 milliards de francs.

C'est dire qu'en valeur absolue ces participations sont extrêmement faibles.

Je crois nécessaire de les diviser en plusieurs catégories: tout d'abord celles qui ont trait à des entreprises en liaison directe avec l'exploitation même de la société, et je classerai notamment parmi ces participations la Société des transports frigorifiques, qui est une société de transports par wagons et, par conséquent, se rattache véritablement à l'exploitation du chemin de fer. En ce qui concerne la S. E. I. T. A., je suis de ceux qui ne sont pas partisans de l'extension du trafic routier de la S. N. C. F., mais celle-ci peut se trouver, dans un certain nombre de cas plus fréquents qu'on ne le croit, devant une absence de transporteurs routiers avec lesquels elle puisse passer des contrats, et par conséquent dans l'obligation d'assurer, notamment à ses stations terminales, un certain nombre de trafics.

Nous ne pouvons pas lui interdire de manière définitive toute participation dans une entreprise routière. Nous pouvons — et c'est notre devoir — essayer de la limiter.

Les participations de cette nature représentent un total de 409 milions sur 1.020 millions.

Il y a une deuxième catégorie de participations, ce sont des participations à d'autres sociétés nationales, comme la Compagnie nationale du Rhône, comme les sociétés d'électricité nationalisées. Ces participations ont été prises à un moment où l'on demandait à des entreprises publiques de souscrire une partie du capital d'entreprises nationales; elles ne se justifie pas par l'exploitation et, d'ailleurs, nous avons l'intention de les interdire à la S. N. C. F. C'est le sens du texte voté par l'Assemblée nationale.

Enfin, il existe une troisième catégorie de participations, beaucoup plus faible, celle-là, et qui comporte les entreprises immobilières ; elle représente environ 245 millions de francs.

Je crois qu'il serait vraiment très difficile, pour chaque nouvelle participation, de demander le vote d'une loi. Le Parlement a déjà un ordre du jour extrêmement encombré et je verrais très mal, si par hasard, la société des transports frigorifiques, et j'entends bien des transports par wagons, augmentait un jour son capital, que nous soyons obligés de venir devant vous pour permettre à la S. N. C. F. de maintenir son pourcentage de participation dans l'entreprise. Ce serait évidemment assez incommode.

J'ajoute qu'on a fait état dans le rapport de M. Pellenc de certaines participations qui n'ont pas été prises par la S. N. C. F., notamment d'une participation à la compagnie nationale du tourisme. Or, celle-ci n'est pas encore créée, et par conséquent la S. N. C. F. n'a pas pu souscrire à son capital.

Je voulais ramener le problème à ses justes proportions et demander au Conseil de la République de vouloir bien reprendre le texte de l'Assemblée, qui correspond à ses préoccupations réelles.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Je suis personnellement très sensible à l'argumentation de M. le ministre des travaux publics mais, en tant que rapporteur, je suis obligé de maintenir le point de vue de la commission, c'est-à-dire de repousser l'amendement.

M. Georges Laffargue. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Laffargue.

M. Georges Laffargue. Je m'excuse, mais, en ce qui me concerne et en ce qui concerne un grand nombre de mes amis, nous serons au regret de voter contre l'amendement, non point parce qu'il pose le problème de la S. N. C. F., mais parce qu'il pose une question de principe.

La question de principe est la suivante: vous avez un secteur nationalisé, un secteur d'économie mixte qui vous procure à l'heure actuelle un certain nombre de difficultés et où nous convenons, les uns et les autres, qu'il est nécessaire de faire intervenir des notions d'ordre et de rentabilité qui semblent, pour une large part, en être absentes.

Si vous laissez, sous des prétextes divers, par l'intermédiaire de ramifications qu'il est impossible de contrôler et qui ont trop proliféré dans certaines parties du secteur nationalisé, s'installer de nouvelles ramifications de nationalisations qui seront le prélude à d'autres expériences, vous compliquez un problème qui l'est déjà singulièrement, et le Parlement a le droit de vous dire que nous ne permettrons pas à l'expérience de proliférer tant que vous n'aurez pas aménagé les anciennes nationalisations dans des conditions qui donnent satisfaction à l'ensemble du pays.

Ce n'est pas un problème de la S. N. C. F. qui est posé, c'est un problème de principe, sur lequel je demande à l'assemblée de se prononcer en toute netteté. *(Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Je comprends très bien la position de M. Laffargue mais, si l'on va au bout de ses conséquences, dans un certain nombre de cas, cela va amener la S. N. C. F., qui ne pourra pas faire autrement, à exploiter en régie directe un certain nombre d'entreprises.

Je ne sais pas si la solution est meilleure et si elle revêt plus de clarté. Le point sur lequel je suis entièrement d'accord avec M. Laffargue, c'est que la S. N. C. F. ne doit pas étendre son domaine. Elle a été chargée de faire du transport par fer et elle doit faire du transport par fer; mais il peut y avoir dans le transport par fer un certain nombre d'activités nécessairement complémentaires de son activité principale.

Si vous lui interdisez de constituer des filiales, vous ne pourrez pas l'empêcher pour autant de se livrer à ses activités, car elle pourra pas faire autrement; elle s'y livrera de façon indirecte et vous trouverez mélangées, dans le budget d'exploitation, un certain nombre de choses qui ne devraient point l'être.

Il serait plus facile, en réalité, de contrôler une filiale qui a une exploitation et un objectif déterminés que d'essayer, dans l'ensemble du budget de la S. N. C. F., de retrouver un certain nombre de détails.

M. Georges Laffargue. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Laffargue.

M. Georges Laffargue. Je m'excuse, monsieur le ministre, de vous interrompre à nouveau, mais le sujet a assez d'importance pour que je me permette d'y revenir. Que dit le texte de l'Assemblée nationale ?

« Aussi longtemps que l'équilibre financier de la Société nationale des chemins de fer français exige une subvention budgétaire, la Société nationale des chemins de fer français n'est pas autorisée à prendre des participations financières ou à accroître ses participations dans des entreprises ayant un autre objet que le transport par chemin de fer et par route. »

Les textes sont très alambiqués, mais traduisons-les en langage vulgaire; ils veu-

lent dire que, dès que l'équilibre budgétaire sera réalisé, la Société nationale des chemins de fer français sera *ipso facto* autorisée à prendre des participations financières dans tout ce qui concerne le transport par route.

Vous avez bien voulu nous indiquer cet après-midi, monsieur le ministre, et je vous en remercie très volontiers, que vous étiez opposé à la nationalisation de la route. Vous vous êtes servi d'un argument auquel, pour ma part, je suis particulièrement sensible, ce sont les mécomptes que cette nationalisation a apportés en Angleterre. Le cas s'est produit en Angleterre parce que les Anglais, même travaillistes, ont fait les nationalisations avec une extrême probité, c'est-à-dire sans léser les anciens propriétaires.

Par conséquent, peut se trouver posée par le biais, alors que vous seriez absent — et je serais peut-être de ceux qui le regretteraient — avec d'autres gouvernements, la formule de la nationalisation de la route.

Or, nous vous disons nettement que cette nationalisation du rail, même sous forme d'économie mixte, nous apparaît assez compliquée. C'est pour ne pas l'aggraver d'une deuxième opération et non pas par une forme d'hostilité à votre encontre, mais dans le désir de vous garantir contre certaines imprudences, que nous sollicitons l'avis du Parlement préalablement à des opérations de ce genre. (*Très bien! très bien!*)

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre des travaux publics. Le débat a son importance, en effet. La conséquence logique de l'observation de M. Laffargue aurait été la suppression des mots: « ...et par route », dans le texte de l'Assemblée nationale, et non d'obliger à voter une loi dans le cas où il s'agit de participation dans l'exploitation des voies ferrées. Or, c'est tout de même le texte auquel a abouti la commission, car il exige une loi pour toute participation, y compris la participation aux transports ferroviaires. C'est un peu exagéré.

M. Saller. Avant le 31 décembre 1949!

M. Georges Laffargue. Si j'ai bien compris votre argumentation, à laquelle je souscris, il ne s'agit pas d'augmenter la participation ferroviaire de la société nationale. Votre politique tend au contraire à la diminuer. Par conséquent, vous n'aurez pas de projets nouveaux dans ce domaine.

M. le ministre des travaux publics. Il s'agit de participations routières.

M. Georges Laffargue. Notre immense préoccupation est celle-ci: nous ne voulons pas laisser à un gouvernement éventuel, sous la forme de participation à des entreprises routières, la possibilité de faire entrer l'entreprise routière dans une forme d'économie mixte qui serait une préface à une nationalisation.

M. Marius Moutet. Alors, la S. N. C. F. sera obligée d'acheter des wagons-lits et des wagons-restaurants, et c'est elle-même qui les exploitera directement! (*Exclamations.*)

M. Georges Laffargue. Nous avons une position de principe; vous comprendrez fort bien que nous ne pouvons pas transiger avec nos principes, pas plus que nous ne vous demandons d'abandonner les vôtres.

M. le ministre des travaux publics. Je me suis probablement mal exprimé tout à l'heure. La consequence normale de votre préoccupation serait de supprimer les mots: « Et par route » dans le texte de l'Assemblée nationale. Or, la commission supprime également les participations concernant le réseau ferré. (*Mouvements divers.*)

M. Saller. Jusqu'au 31 décembre.

M. Jacques Debû-Bridel. On demande à contrôler.

M. le ministre des travaux publics. Je vois mal comment la S. N. C. F. pourra défendre ses intérêts si elle est obligée, pour toutes les augmentations de capital qui se présenteront, que ce soit pour les transports frigorifiques ou autres, de revenir devant le Parlement.

Au centre. Pourquoi pas ?

Nous voulons voir clair.

M. Jacques Debû-Bridel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Debû-Bridel.

M. Jacques Debû-Bridel. Je me demande si M. le ministre a bien compris le souci que nous avons eu à la commission des finances en votant cet amendement.

On nous parle de supprimer. A priori, nous ne supprimons absolument rien. Ce que nous réclamons, ce sont les prérogatives essentielles du Parlement, son droit de contrôle sur ces filiales que nous ne voulons pas voir proliférer, se développer et augmenter encore l'état de désordre.

Nous voulons contrôler; quand les opérations dans lesquelles s'engage la S.N.C.F. ne sont pas justifiées, je ne crois pas que c'est un droit exagéré. Si la S.N.C.F. peut se retourner vers le Parlement quand il s'agit de son déficit, nous avons bien le droit, je crois, de contrôler sa gestion. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Je voudrais simplement préciser au Conseil la portée exacte du texte. D'ailleurs, dans le rapport que vous avez entre les mains, c'est clairement expliqué. L'article 5 *bis* dispose:

« La S.N.C.F. ne pourra prendre ou maintenir une participation dans une entreprise quelconque qu'après y avoir été autorisée par une loi.

« Cette loi devra, en ce qui concerne les participations existantes, intervenir avant le 31 décembre 1949. »

Cela veut dire que nous aurons à procéder, avant le 31 décembre, à une revision générale des participations de la S.N.C.F., mais nous pouvons, parfaitement, décider à ce moment-là de les maintenir toutes. L'ensemble du problème nous sera fourni.

Voilà exactement la portée du texte.

M. Jean Maroger. C'est exactement cela.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication.

M. Boisrond, *président de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* La commission des moyens de communication et des transports s'oppose à l'amendement, la commission ayant adopté le nouveau texte rédigé par la commission des finances.

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets l'amendement aux voix.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur l'article 5 *bis*?...

Je le mets aux voix.

(*L'article* 5 bis *est adopté.*)

M. le président. Par voie d'amendement (n° 10), M. Bertaud propose, à la fin de cet article, d'ajouter un alinéa ainsi conçu:

« Toutefois cette autorisation sera considérée comme étant acquise de plein droit après avis du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, pour tout ce qui touche aux améliorations techniques ou commerciales des conditions d'exploitation, au logement du personnel et à la réalisation d'économies. »

La parole est à M. Bertaud.

M. Bertaud. Mon texte se justifie par le fait que la S. N. C. F., dans l'intérêt même du tourisme français, est obligée très souvent de prendre des participations financieres à l'étranger pour la création, en liaison avec les services route, air et eau, d'agences touristiques et hôtelières.

Je vous demande, en conséquence, de bien vouloir disjoindre la décision que vous avez prise pour permettre à la S. N. C. F. de continuer, dans les pays étrangers, au cours des mois qui vont suivre, de prendre, dans l'intérêt du tourisme français, des participations financières avec la route, l'air ou l'eau.

D'autre part, je crois qu'il m'est permis de vous signaler une chose: c'est qu'en matière, par exemple, d'exploitation des transports, pour la production de l'énergie électrique nécessaire à l'exploitation de certains réseaux, la S. N. C. F. a créé et peut être appelée à créer, d'accord avec l'industrie privée, des centrales productrices d'énergie.

Il serait tout de même paradoxal que l'on oblige la S. N. C. F. à passer par l'industrie privée ou même par l'Electricité de France pour la production d'énergie électrique nécessaire à ses installations.

M. le ministre a tout à l'heure signalé que la Société nationale des chemins de fer était appelée à participer financièrement, notamment au point de vue des logements, à des offices d'habitation à bon marché.

Je tiens à signaler ici qu'il est indispensable à la sécurité des installations du chemin de fer qu'une partie du personnel soit logée à proximité des gares.

Si vous n'admettez pas que la Société nationale des chemins de fer puisse participer financièrement à des offices d'habitations à bon marché, vous allez l'obliger à créer des constructions par elle-même, et à engager des dépenses que vous lui reprocherez par la suite.

Ces participations financières lui permettent justement, avec des dépenses très réduites, de bénéficier des dispositions légales qui régissent les habitations à bon marché.

J'insiste donc pour que l'amendement que j'ai présenté soit adopté. Cet amendement prévoit que toutes les fois qu'il s'agira d'améliorations techniques ou commerciales — par améliorations techniques j'entends ce qui concerne l'exploitation de centrales électriques, soit directement, soit en conjugaison avec d'autres sociétés, et par améliorations commerciales, j'entends la création d'agences touristiques à l'étranger, — la S. N. C. F. sera appelé à demander au ministre un simple avis afin de pouvoir augmenter ses participations.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur général. La commission repousse l'amendement.

M. Georges Laffargue. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Georges Laffargue.

M. Georges Lagargue. Je m'excuse de dire à notre collègue qu'en réalité quelque confus qu'il soit, son amendement ne manque pas d'habileté, nous sommes opposés à un certain nombre de participations et en particulier aux participations que le ministre lui-même n'a pas osé défendre, c'est-à-dire celles qui sont exagérées, immobilières ou autres, que précisément par le biais vous entendez rétablir.

Vous comprendrez pourquoi très volontiers je voterai contre cet amendement.

M. Bertaud. Je n'en doutais pas un seul instant, mais j'ai quand même tenu à le présenter.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics. Le Gouvernement accepte l'amendement.

M. Pinvidic. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pinvidic.

M. Pinvidic. Il ne m'est pas possible de suivre M. Bertaud, pas davantage M. le ministre dont l'amendement permettrait à la S. N. C. F., sous le couvert d'améliorations techniques ou commerciales d'exploitation de prendre des décisions qui seraient une entrave à la liberté des usagers et des transporteurs routiers.

Je m'explique. Un projet, et ce n'est encore qu'un projet, est envisagé, est à l'étude qui permettrait à la S. N. C. F. d'imposer pour les marchandises, les colis, le mode d'envoi à domicile, pour les destinataires qui ne réaliseraient pas un tonnage mensuel suffisant.

Sous le couvert de cette pratique nouvelle, le transporteur privé deviendrait avec contrat l'obligé de la S. N. C. F., l'usager n'ayant pas la possibilité d'effectuer lui-même les sorties de ses marchandises. Peu à peu l'emprise serait totale. La S. N. C. F. s'adjugeant ainsi une exclusivité dangereuse. En outre, le transport de la gare d'arrivée au domicile du destinataire serait certainement plus onéreux s'il était réalisé par la S. N. C. F. que par un transporteur ro tier.

Certains transports, à l'occasion de certaines expériences, ont permis d'apercevoir que la S. N. C. F. paye 15 francs plus cher que ne le ferait le transporteur privé.

Dans ces conditions, je suis obligé de repousser l'amendemen tde M. Bertaud. (*Applaudissement au centre.*)

M. Georges Pernot. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Georges Pernot.

M. Georges Pernot. Mes chers collègues, je demande la parole pour expliquer mon vote sur l'amendement présenté par M. Bertaud.

Je comprends parfaitement les préoccupations de M. Bertaud, mais je ne crois vraiment pas que nous puissions voter le texte qu'il nous propose.

Je me permets, tout d'abord, de faire respectueusement observer que, vraiment, il serait bien difficile d'en assurer l'application, car M. Bertaud prévoit que l'autorisation sera donnée de plein droit, je lis le texte, « pour tout ce qui touche aux améliorations techniques ou commerciales des conditions d'exploitation, au logement du personnel et à la réalisation d'économies ».

Ce texte est tellement général que je ne vois pas la discrimination à faire dans les différentes hypothèses qui se présenteraient.

J'ajoute que M. Bertaud envisage uniquement l'avis du ministre, qu'il ne prévoit même pas l'avis conforme. Je m'étonne, monsieur le ministre, de l'adhésion que vous avez donnée tout à l'heure.

Au cas où l'amendement serait adopté, supposons que vous donniez un avis contraire à celui de la S. N. C. F., l'autorisation n'en serait pas moins accordée de plein droit, contre votre avis.

Il m'apparaît vraiment qu'il y a là une conséquence un peu inattendue.

M. le ministre des travaux publics. Le texte dit: « cette autorisation sera considérée... ».

M. Georges Pernot. Je vous demande pardon, monsieur le ministre, si vous voulez bien relire le texte complet, vous verrez qu'il s'agit d'ajouter un alinéa à l'article 5 *bis*. Cet article prévoit, dans le texte proposé par la commission « que la Société nationale des chemins de fer français ne pourra prendre ou maintenir une participation dans une entreprise quelconque qu'après y avoir été autorisée par une loi ».

Par conséquent, en principe, il faudra une autorisation législative. Et puis, on déroge à ce principe dans l'amendement de M. Bertaud car il est dit « toutefois, cette autorisation sera considérée comme étant acquise de plein droit après avis du ministre des travaux publics ».

Donc mon observation est parfaitement valable. Il s'agit d'un avis et non pas d'un avis conforme. Je prends l'hypothèse dans laquelle vous emettez un avis contraire à la demande qui vous est soumise et, malgré votre avis contraire, on vous l'impose quand même. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

Vos préoccupations sont très légitimes, monsieur Bertaud, mais il est prévu qu'avant le 31 décembre 1949, nous voterons une loi — et nous la voterons avec enthousiasme — qui s'occupera du logement du personnel et de la réalisation d'économies. Nous y sommes malheureusement un peu habitués! En tout cas, soyez certains que lors de la discussion de ces mesures, nous vous apporterons une adhésion complète. En attendant, nous voterons contre votre amendement. (*Applaudissements à droite, au centre et sur divers bancs à gauche.*)

M. Paul Robert. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Robert pour explication de vote.

M. Paul Robert. Je voulais simplement dire un mot. On aurait mieux fait de construire des habitations à bon marché, plutôt que de faire des constructions de luxe et des parcs de sports. Nous ne serions pas dans la situation où nous nous trouvons aujourd'hui. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Bertaud, repoussé par la commission et accepté par le Gouvernement

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'Assemblée nationale a adopté un article 6 que la commission des finances propose de disjoindre.

La parole est à M. Boisrond, président de la commission des moyens de communication.

M. Boisrond, *président de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, votre commission des moyens de communication, des transports et du tourisme n'a pas cru devoir suivre la commission des finances sur la disjonction des articles 6 et 7 du projet qui vous est soumis. Elle a préféré reprendre le texte élaboré par l'Assemblée nationale en y apportant certains amendements. Différentes raisons ont pu militer en faveur de la disjonction et je crois, en effet, que nous pouvons tous être perplexes devant les décisions que nous avons à prendre. Il est peut-être regrettable que soit votée en un article unique, en quelques jours, cette fameuse coordination sur laquelle s'est penché depuis si longtemps le conseil supérieur des transports, coordination prévue par la loi du 3 septembre 1947.

Le conseil supérieur des transports, respectant le dernier délai qui lui a été imparti, a terminé ses travaux et le projet est sur le point d'être soumis au Parlement. Certains vous diront donc qu'il serait préférable d'attendre ce grand débat que nécessite l'importance de la question de la coordination des transports.

Mais une première réponse doit être faite. Croyez-vous que les travaux parlementaires permettront l'application à bref délai de cette loi de coordination et d'harmonisation des moyens de transport ? Rien n'est moins sûr. Au contraire, il est probable qu'il faudra très longtemps, un laps de temps de 15 à 18 mois, pour arriver à la période des réalisations. Or la situation de la S. N. C. F. nécessite des mesures urgentes si, de l'avis unanime, nous ne voulons pas courir dans les temps futurs de déficits en déficits de plus en plus importants.

Les partisans de la disjonction de l'article 6 ajoutent alors que les réformes envisagées ne pourront être faites que par échelonnement sur un certain nombre d'années et que ces mesures ne pouvant donner de résultats immédiats, il est inutile de légiférer brusquement par un texte spécial.

Vous ferez, je pense, la même réponse en estimant que ces réformes doivent être commencées dans un délai d'autant plus bref qu'elles seront plus longues à réaliser. Cela n'empêchera pas, d'ailleurs, de prendre d'autres mesures de contrôle et de compression sur la gestion financière de la S. N. C. F.

La mise en œuvre, par décrets, des principes fixés par l'article 6 a été pour un certain nombre de nos collègues la raison de disjoindre cet article.

Il ne semble pas pourtant y avoir, en l'occurrence, un abandon des attributions parlementaires. On peut y voir plutôt une application des droits de l'exécutif. D'ailleurs, en fait, n'est-ce pas le seul moyen de réaliser ces réformes tant attendues par l'ensemble du pays et de sortir des pressions locales et électorales dont nous sommes déjà l'objet?

Rien que la perspective de la suppression de différentes lignes provoque des protestations véhémentes de commerçants, d'industriels locaux s'inquiétant plus ou moins à tort de leur branchement, du transport de leurs marchandises de leurs magasins installés à proximité des gares.

Serez-vous des saints pour n'envisager que l'intérêt général, face aux réclamations particulières ou locales de vos électeurs? Dans le texte qui vous est soumis, les intérêts de ces usagers sont respectés. Ils sont classés au premier rang. Ils seront garantis par l'avis du conseil supérieur des transports, mais aussi du fait que les

décrets seront pris en conseil des ministres et le conseil d'Etat entendu. Le recours devant ce conseil d'Etat est d'ailleurs maintenu avec la procédure d'urgence.

Avant les intérêts particuliers il s'agit, ne l'oublions pas, de maintenir le rôle d'animateur de l'économie française qui doit être joué par les transports. Ces transports représentent un septième de notre économie nationale.

Mais une autre considération peut guider le Conseil de la République sur le plan parlementaire et l'encourager à repousser la disjonction proposée. Si vous décidez de disjoindre ces articles 6 et 7, vous risquez de voir l'Assemblée nationale les reprendre dans leur texte initial. J'ose espérer qu'il n'y aura dans vos votes, pas plus ici qu'à l'Assemblée nationale, aucune animosité, malgré les malentendus actuels que nous déplorons tous et dont la Constitution est seule responsable. (*Rires à gauche.*)

Si au contraire vous jouez votre rôle de chambre de réflexion et si vous reprenez le texte de l'Assemblée nationale, vous pouvez en combler certaines lacunes, y apporter certains amendements, l'améliorer, et, cette fois-ci, ces suggestions ne seront pas, je pense, considérées comme de simples vœux de chambres de commerce. J'ai l'impression que l'Assemblée nationale ne refuserait pas de nous écouter et que nous aurions fait œuvre utile.

Enfin — j'attire particulièrement votre attention sur ce point — votre commission des transports a pensé que des apaisements pouvaient être donnés, tout au moins à ceux qui regrettent qu'on anticipe sur la loi devant régler la coordination et l'harmonisation des différents modes de transport.

On peut craindre, en effet, que le texte actuel n'aille à l'encontre de cette loi de coordination, dans l'avenir et pour toujours. Cette loi devra faire l'objet d'une large discussion, comme l'a demandé, à l'Assemblée nationale, le président de la commission des transports, discussion d'ailleurs prévue par la loi du 3 septembre 1947.

Nous avons donc cru devoir vous soumettre une rédaction qui limitera, dans la durée, l'application de l'article jusqu'à la promulgation de la loi autorisant la coordination et l'harmonisation des transports.

Cet amendement laisserait de côté, pour l'instant, les transports par mer et par air. Vous aurez, en effet, pour ces derniers, à discuter prochainement du statut de l'aviation marchande, et nous répondrons ainsi au vœu exprimé, à l'Assemblée nationale, par son rapporteur M. Bouret. Il est bien évident que les décisions prises pendant la durée de l'application resteraient définitives

Je crois que cette limitation dans le temps — je précise: jusqu'à la promulgation de la loi de coordination — doit vous encourager à adopter l'article tel qu'il vous est soumis par votre commission des moyens de communication et des transports.

Avant de terminer, puis-je répondre à certaines objections faites par des défenseurs, quelquefois trop ardents, de la S. N. C. F. ? Il ne s'agit pas, naturellement, de nuire systématiquement à cette magnifique entreprise, mais de lui permettre tout simplement de vivre. Elle a fait, dit-on, des déficits dans tous les temps, même lorsque les compagnies privées en assuraient l'exploitation, nous en convenons, mais autrefois, la France pouvait peut-être se permettre ce luxe, et il n'existait pas, tout au moins à l'origine, d'autres transports que le fer et la batellerie. Le progrès a voulu que la route donne aux usagers des transports des moyens parfois plus rapides et plus souples. L'intérêt général nous oblige donc à les employer.

Quoi qu'en ait dit M. Marcilhacy, l'automobile paye déjà plus qu'il ne faut pour l'entretien des routes. Point n'est donc besoin d'augmenter le prix de l'essence, comme il le disait la nuit dernière, mais il ne faut tout de même pas s'en servir pour combler le déficit de la S. N. C. F. Or, actuellement, le déficit de la S. N. C. F. nuit à l'ensemble des transports et des usagers; les uns et les autres ne peuvent supporter les pertes du réseau ferroviaire: cela est inadmissible.

On ne peut nier évidemment, comme cela a été rappelé plusieurs fois aujourd'hui dans cette Assemblée, qu'un magnifique effort de reconstruction ait été fait sur les voies ferrées, mais cet effort a été gaspillé pour des aménagements inutiles, pour la remise en état de lignes n'ayant plus de raison d'être, pour l'achat de matériel et de locomotives dont nous sommes obligés de prendre encore livraison. Combien de ces milliards de francs et de ces tonnes de métaux dont on a ainsi privé d'autres industries de base et qui auraient permis le relèvement de certaines de ces industries! Des raffineries, notamment, auraient été plus rapidement mises en route et notre réseau routier et fluvial aurait pu être perfectionné.

Bien que cela puisse paraître paradoxal, les avantages de la coordination ne vont-ils pas d'abord à la S. N. C. F. ? Allégée peu à peu des lignes déficitaires, ne sera-t-elle pas à même de jouer ce grand rôle que personne ne lui conteste, notamment sur les parcours à longue distance, où elle est toujours en avant du progrès ?

A défaut de décisions rapides, l'augmentation de ses pertes et la concurrence de plus en plus grande de la route et de l'eau ne lui permettront pas de subsister honorablement.

Les transports routiers et la batellerie sont prêts à subir — je dis bien: à subir — une coordination et à compléter leur organisation professionnelle. Ils ne désirent, eux, qu'un seul régime: celui de la liberté de circuler. Ils ne craignent pas la concurrence; ils se suffisent à eux-mêmes et ne réclament rien à l'Etat si ce n'est qu'on les laisse travailler pour le plus grand bien des usagers. Ils ont tous peut-être à redouter la coordination, cette réglementation qui ne sera peut-être pas pour eux le chemin de la liberté.

Une certaine catégorie de ces transporteurs devra être laissée de côté. Ce sont ceux que M. le ministre a appelés cet après-midi les transporteurs privés, c'est-à-dire ceux qui travaillent pour leur propre compte.

J'enregistre sa déclaration d'après laquelle ces transporteurs doivent rester entièrement libres.

Excusez-moi, mes chers collègues, de m'être un peu éloigné des points précis qui nous occupent aujourd'hui. Je crois d'ailleurs que des idées, des principes généraux devraient seulement être émis par nous, car, ainsi que le disait très justement notre éminent collègue M. Pernot: on n'enferme pas la vie — et j'ajouterai: le progrès — dans des textes.

Puis-je, en terminant, et sans vouloir le moins du monde flatter une clientèle qui n'est peut-être pas ou pas encore la mienne, dire aux cheminots l'estime que nous avons pour eux. Personne ici n'entend porter atteinte à leurs droits, mais ils doivent comprendre que les effectifs pléthoriques, avec une masse à peu près équivalente de retraités, ne peuvent que nuire à leur profession. Ils doivent être animés du désir de servir et de collaborer avec les différents transporteurs et non pas seulement rechercher des avantages que d'autres travailleurs n'ont pas. Pour eux, comme pour nous, il doit être possible d'obtenir des solutions utiles à la vie du pays lorsqu'en dehors de toute contrainte les hommes veulent bien apporter tout leur cœur à leur travail.

Une coordination, c'est un peu comme une constitution. Elle ne vaut que par les hommes qui l'appliquent. Acceptez donc celle que nous vous proposons, en espérant qu'elle ne sera pas cette machine administrative écrasant tout sur son passage. Il vous suffira d'être vigilants et de surveiller les hommes qui la conduiront. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. Etant donné l'heure, je suis obligé de proposer au Conseil de renvoyer la suite de la discussion à demain matin. (*Assentiment.*)

— 7 —

RETRAIT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. Charles Brune déclare retirer la proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à rétablir le concours général agricole et à prévoir les crédits nécessaires pour l'organisation de cette manifestation nationale en mars 1950 (n° 317, année 1949) qu'il avait déposée au cours de la séance du 7 avril 1949.

Acte est donné de ce retrait.

— 8 —

RETRAIT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. Charles Brune me fait connaître qu'il retire la question orale avec débat (n° 64) qu'il avait posée le 9 juin 1949 à M. le ministre de l'agriculture, sur l'organisation en 1950 du concours général agricole.

Acte est donné de ce retrait.

— 9 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Jacques Debû-Bridel une proposition de loi, tendant à réparer le préjudice subi par les fonctionnaires et employés des préfectures de police et de la Seine relevés de leurs fonctions en application de l'acte dit « loi du 17 juillet 1940 ».

Conformément à l'article 20 du règlement, la proposition de loi sera imprimée sous le n° 471, distribuée et renvoyée à la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie). (*Assentiment.*)

— 10 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de MM. Edouard Barthe et Claparède une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à venir d'urgence en aide aux populations du département de l'Hérault, sinistrées par la grêle.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 474, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie). (*Assentiment.*)

— 11 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Pierre Boudet un rapport fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits provisoires et autorisation d'engagement de dépenses au titre des dépenses militaires pour le mois de juin 1949 (n° 463, année 1949).

Le rapport sera imprimé sous le n° 472 et distribué.

J'ai reçu de M. Gaston Charlet un rapport fait au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale modifiant les articles 9, 16 et 50 du code d'instruction criminelle relatifs aux officiers de police judiciaire (n° 402, année 1949).

Le rapport sera imprimé sous le n° 473 et distribué.

J'ai reçu de M. Heline un rapport fait au nom de la commission des pensions (pensions civiles et militaires et victimes de la guerre et de l'oppression) sur la proposition de résolution de M. Heline et des membres du groupe du Rassemblement des gauches républicaines et de la gauche démocratique et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles, afin d'assurer le payement, sur de nouvelles bases, de la retraite du combattant (n° 341, année 1949).

Le rapport sera imprimé sous le n° 475 et distribué.

J'ai reçu de M. Alric un rapport fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la cession à l'office national industriel de l'azote de l'usine sulfurique de Borde-Longue, dépendant de la poudrerie nationale à Toulouse (n° 400, année 1949).

Le rapport sera imprimé sous le n° 476 et distribué.

— 12 —

RENVOIS POUR AVIS

M. le président. La commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale demande que lui soit renvoyée, pour avis, la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, réglementant la profession de courtiers en vins dits « courtiers de campagne », dont la commission du ravitaillement et des boissons est saisie au fond (n° 426, année 1949).

La commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale demande que lui soit renvoyée, pour avis, la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, tendant à instituer une carte nationale dite « carte sociale des économiquement faibles », dont la commission de la famille, de la population et de la santé publique est saisie au fond (n°s 433 et 438, année 1949).

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les renvois, pour avis, sont ordonnés.

— 13 —

RECLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. A quelle heure le Conseil entend-il se réunir demain matin ?...

Voix diverses. Dix heures! Neuf heures trente!

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Alex Roubert, *président de la commission des finances.* La commission propose neuf heures trente.

M. le président. Je ne veux pas peser sur les décisions du Conseil, mais je dois lui faire observer que notre discussion n'a pas avancé beaucoup pendant la séance de ce soir.

Je dois également indiquer qu'en dehors de la discussion des projets financiers, nous aurons à aborder et à régler une demande de discussion immédiate du projet de loi portant ouverture des crédits provisoires au titre des dépenses militaires.

En outre, le Conseil aura à statuer sur la demande de discussion immédiate du projet de loi autorisant le ministère de l'éducation nationale à participer aux frais d'organisation d'une exposition de la Résistance, et enfin, conformément à la décision de la conférence des présidents, ratifiée par le Conseil, celui-ci devra se prononcer sur une proposition de loi sur la nationalisation de l'électricité et du gaz.

Il a été proposé de tenir séance demain à neuf heures trente ou à dix heures.

Je vais mettre aux voix la proposition la plus éloignée c'est-à-dire de tenir séance demain matin à dix heures.

(*Après une première épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Conseil de la République, par assis et levé, n'adopte pas cette proposition.*)

M. le président. En conséquence, la séance aura lieu demain matin à neuf heures trente minutes.

Voici quel pourrait être l'ordre du jour de cette séance:

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à diverses dispositions d'ordre économique et financier (n°s 444 et 451, année 1949, M. Jean Berthoin, rapporteur général; n° 461, année 1949, avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, M. Lodéon, rapporteur; n° 467, année 1949, avis de la commission de la production industrielle, M. de Villoutreys, rapporteur; n° 469, année 1949, avis de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales, M. Rochereau, rapporteur; avis de la commission du ravitaillement et des boissons, M. Georges Bernard, rapporteur; avis de la commission de la justice et de la législation civile, criminelle et commerciale, M. Bardon-Damarzid, rapporteur).

Décision sur la demande de discussion immédiate du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits provisoires et autorisation d'engagement de dépenses au titre des dépenses militaires pour le mois de juin 1949 (n°s 463 et 472, année 1949, M. Pierre Boudet, rapporteur).

Décision sur la demande de discussion immédiate du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le ministère de l'éducation nationale à participer aux frais d'organisation d'une exposition de la Résistance (n° 455, année 1949, M. Courrière, rapporteur).

Discussion de la proposition de loi déposée au Conseil de la République, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier les articles 8 et 47 de la loi du 8 avril 1946, portant nationalisation de l'électricité et du gaz (n° 386, année 1948; n°s 405 et 464, année 1949, M. Aubert, rapporteur.)

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-trois heures quarante-cinq minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

PETITIONS

DECISIONS de la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions insérées en annexe au feuilleton du 13 avril 1949 et devenues définitives aux termes de l'article 94 du règlement.

Pétition n° 23 (du 17 septembre 1948). — Mme Anna Meyer, maison centrale, Rennes (Ille-et-Vilaine), demande sa libération.

M. René Schwartz, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de classer cette pétition sans suite.

Pétition n° 25 (du 23 septembre 1948). — Mme Marie Rouault, prison centrale, Rennes (Ille-et-Vilaine), demande sa libération.

M. Raymond Dronne, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de classer cette pétition sans suite.

Pétition n° 4 (du 25 novembre 1948). — Mme Stocker, maison centrale, Rennes (Ille-et-Vilaine), demande sa libération.

M. Robert Le Guyon, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de classer cette pétition sans suite.

Pétition n° 5 (du 25 novembre 1948). — Mme Chatard, maison centrale, Rennes (Ille-et-Vilaine), demande sa libération.

M. Raymond Dronne, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de classer cette pétition sans suite.

Pétition n° 6 (du 25 novembre 1948). — Mme Danet, maison centrale, Rennes (Ille-et-Vilaine), demande sa libération.

M. René Schwartz, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de classer cette pétition sans suite.

Pétition n° 7 (du 25 novembre 1948). — Mme Gay, maison centrale, Rennes (Ille-et-Vilaine), demande sa libération.

M. Robert Le Guyon, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de classer cette pétition sans suite.

Pétition n° 8 (du 30 octobre 1948). — Mme Viertex, maison centrale, Rennes (Ille-et-Vilaine), demande sa libération.

M. René Schwartz, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de classer cette pétition sans suite.

Pétition n° 9 (du 30 octobre 1948). — Mme Fohr, maison centrale, Rennes (Ille-et-Vilaine), demande sa libération.

M. Raymond Dronne, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de classer cette pétition sans suite.

Pétition n° 10 (du 15 décembre 1948). — Mme Chatelet, maison centrale, Rennes (Ille-et-Vilaine), demande sa libération.

M. Robert Le Guyon, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de classer cette pétition sans suite.

Pétition n° 13 (du 29 décembre 1948). — Mlle Mathilde Honnay, maison centrale, Rennes (Ille-et-Vilaine), demande à ne pas être expulsée de France.

M. Robert Le Guyon, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de classer cette pétition sans suite.

Pétition n° 19 (du 11 février 1949). — Mme Welbes Zoubakoff, maison centrale, Rennes (Ille-et-Vilaine), demande à ne pas être expulsée de France.

M. Raymond Dronne, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de classer cette pétition sans suite.

Pétition n° 23 (du 7 mars 1949). — Mme Collery, rue Sainte-Suzanne, à Liesse (Aisne), demande à obtenir un secours.

M. Robert Le Guyon, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre de la santé publique et de la population. (Renvoi au ministre de la santé publique et de la population.)

Pétition n° 24 (du 30 mars 1949). — Mme Emilia Godeau, maison centrale, Rennes (Ille-et-Vilaine), demande sa libération.

M. Raymond Dronne, *rapporteur.*

Rapport. — La commission décide de classer cette pétition sans suite.

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE
DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 15 JUIN 1949

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout conseiller qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République qui le communique au Gouvernement*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul conseiller et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu in extenso; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

PRESIDENCE DU CONSEIL

Postes, télégraphes et téléphones.

774. — 15 juin 1949. — **M. Michel Debré** signale à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil (postes, télégraphes et téléphones)** que la plupart des maires d'Indre-et-Loire se plaignent de la nouvelle réglementation relative aux heures d'ouverture et de fermeture des bureaux de poste et agences postales; et demande les raisons de la réglementation nouvelle et ses chances de durée.

775 — 15 juin 1949. — **M. Luc Durand-Reville** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil (postes, télégraphes et téléphones)** si parmi les réductions de tarifs qu'il envisage, il est prévu une diminution de la taxe annuelle pour adresse télégraphique enregistrée et rappelle que cette taxe s'élève à l'heure actuelle à 2.400 francs contre 50 francs en 1938, ce qui la met au coefficient 48.

Ravitaillement.

776. — 15 juin 1949. — **M. Roger Duchet** expose à **M. le président du conseil (ravitaillement)** qu'une importante société belge, grosse importatrice de vins français, avait acheté en 1944 des vins qui lui avaient été vendus à un prix très supérieur à la taxe du marché intérieur, ce qui à l'époque était non seulement licite, mais recommandé et même souvent exigé par les pouvoirs publics; que ces vins, expédiés du Midi à destination de Bruxelles en avril 1944, ont été réquisitionnés par les services du ravitaillement général; que ceux-ci se sont refusés à rembourser à la société belge le prix qu'elle avait payé à ses vendeurs français; que le différend a été porté devant l'autorité judiciaire; que tant en première instance qu'en appel le ravitaillement a été condamné à payer au prestataire la valeur du vin au prix de facture, conformément à la législation sur les réquisitions (cour d'appel de Lyon, 19 mars 1948, deux arrêts; cour d'appel de Dijon, 9 avril 1948; cour d'appel de Chambéry, 19 janvier 1949); que, cependant, la société intéressée ne peut réussir à obtenir le règlement de sa créance, les services du ravitaillement prétendant n'avoir pas de crédits à cet effet; que cette situation, non seulement lui causa un sérieux préjudice, mais nuit gravement à notre prestige à l'étranger et rend plus difficile encore la tâche de notre commerce d'exportation; et demande quelles mesures il compte prendre pour la liquidation rapide de cette affaire conformément aux décisions de justice intervenues.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

777. — 15 juin 1949. — **M. Raymond Bonnefous** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'article 7 *ter* du code des impôts directs permet à un père de famille de constituer une société à responsabilité limitée avec un de ses enfants sans que les plus values de cession soient taxables à l'occasion de l'apport du père à la société à responsabilité limitée et demande si cette exemption est applicable dans le cas où un père de famille apporte à la société à responsabilité limitée devenue strictement familiale par cession des parts d'un tiers au fils de son associé, une entreprise annexe qu'il exploite personnellement.

778. — 15 juin 1949. — **M. Martial Brousse** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques:** 1° quels ont été la valeur et le tonnage de chacune des denrées alimentaires qui ont été importées en France au cours du premier trimestre 1949; 2° quels sont les pays d'où proviennent ces importations avec la valeur et le tonnage fournis par chacun d'eux.

779. — 15 juin 1949. — **M. Luc Durand-Reville** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si des enfants, orphelins de guerre, recueillis ou adoptés par une famille qui a déjà d'autres enfants, peuvent, en cas de succession, donner droit au bénéfice des parents adoptifs, comme les enfants légitimes, à une exonération des sommes perçues par l'enregistrement à l'occasion d'une succession.

INTERIEUR

780. — 15 juin 1949. — **M. Gaston Chazette** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de faire connaître la répartition faite par la commission de la sous-direction des cultes du crédit de 9 millions, inscrit au budget 1949 (chapitre 508) en précisant la date des demandes retenues, et de faire connaître également les dates et le montant des demandes présentées et non retenues avec l'indication du motif du refus.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

781. — 15 juin 1949. — **M. Gaston Chazette** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** que le décret du 27 août 1948, portant application de l'ordonnance du 4 octobre 1945, dispose que pour les travailleurs indépendants désireux de bénéficier de la demi-cotisation il y a lieu de prendre en considération les ressources globales alors que d'après la circulaire 339-SS, du 8 décembre 1948 pour la cotisation entière il convient de tenir compte des revenus professionnels seulement; et demande: 1° si pour le calcul de la demi-cotisation,, il n'y a pas lieu d'envisager les seuls revenus professionnels et 2° si un retraité de la gendarmerie (à retraite entière) devenu greffier de justice de paix et bénéficiant à ce dernier titre de 22.575 francs en 1947 pour revenu de greffier et traitement de greffier, doit voir la retraite de gendarme entrer en ligne de compte pour la demi-cotisation.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

séance du mercredi 15 juin 1949.

SCRUTIN (N° 129)

Sur l'amendement de M. Albert Lamarque à l'article 5 du projet de loi relatif à diverses dispositions d'ordre économique et financier.

Nombre des votants	252
Majorité absolue	127
Pour l'adoption	83
Contre	169

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour:

MM.
Assaillit.
Auberger.
Aubert.
Bardonnèche (de).
Barré (Henri), Seine.
Bène (Jean).
Berlaud.
Berthoin (Jean).
Boulangé.
Bozzi.
Brettes.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Canivez.
Carcassonne.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet (Gaston).
Chazette.
Chochoy.
Claireaux.
Clerc.
Courrière.
Darmanthé.
Dassaud.
Denvers.
Descomps (Paul-Emile).
Doucouré (Amadou).
Durieux.
Ehm
Ferracci.
Ferrant.
Fournier (Roger), Puy-de-Dôme.
Gatuing.
Geoffroy (Jean).
Glauque.
Grégory.
Grimal (Marcel).
Gustave.
Hamon (Léo).
Hauriou.
Jaouen (Yves).
Lafforgue (Louis).
Lamarque (Albert).
Lamousse.
Lassalecié.
Lemaire (Marcel).
Léonetti.
Malecot.
Marty (Pierre).
Masson (Hippolyte).
M'Bodje (Mamadou).
Menu.
Meric.
Minvielle.
Moutet (Marius).
Naveau.
N'Joya (Arouna).
Okala (Charles).
Paget (Alfred).
Paquirissamypoullé.
Patient.
Patty.
Ernest Pezet.
Pic.
Poisson.
Pujol.

Razac.
Roubert (Alex).
Roux (Emile).
Ruin (François).
Siaut.
Socé (Ousmane).
Soldani.
Southon.
Symphor.
Tailhades (Edgard).
Vanrullen.
Vauthier.
Verdeille.
Viple.
Voyant.
Walker (Maurice).

Ont voté contre:

MM.
Abel-Durand.
Alric.
André (Louis).
Aubé (Robert).
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Barret (Charles), (Haute-Marne).
Barthe (Edouard).
Benchiha (Abdelkader).
Berlioz.
Bernard (Georges).
Biaka Boda.
Biatarana.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudet (Pierre).
Breton.
Brizard.
Brousse (Martial).
Brune (Charles).
Brunet (Louis).
Calonne (Nestor).
Capelle.
Cassagne.
Cayrou (Frédéric).
Chaintron.
Chalamon.
Chambriard.
Claparède.
Clavier.
Colonna.
Cordier (Henri).
Cornu.
Mme Crémieux.
David (Léon).
Debré.
Mme Delable.
Delalande.
Delfortrie.
Delorme.
Delthil.
Demusois.
Depreux (René).
Mme Devaud.
Dia (Mamadou).
Djamah (Ali).
Dubois (René-Emile).
Duchet (Roger).
Dulin.
Dumas (François).
Mlle Dumont (Mireille), Bouches-du-Rhône.
Mme Dumont (Yvonne), Seine.
Duplc.
Durand (Jean).
Durand-Reville.
Dutoit.
Félice (de).
Fléchet.
Fournier (Bénigne), Côte-d'Or.
Franceschi.
Franck-Chante.
Gadoin.
Gaspard.
Gasser.
Gautier (Julien).
Giacomoni.
Gilbert Jules.
Mme Girault.
Gouyon (Jean de).
Grassard.
Gravier (Robert).
Grenier (Jean-Marie).
Grimaldi (Jacques).
Gros (Louis).
Haïdara (Mahamane).
Hélène.
Jézéquel.
Jozeau-Marigné.
Kalenzaga.
Lachomette (de).
Lafay (Bernard).
Laffargue (Georges).
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
La Gontrie (de).
Landry.
Laurent-Thouverey.
Le Guyon (Robert).
Lelant.
Le Léannec.
Lemaître (Claude).
Liotard.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Maire (Georges).
Manent.
Marcilhacy.
Maroger (Jean).
Marrane.
Mariel (Henri).
Jacques Masteau.
Mathieu.
Maupeou (de).
Maupoil (Henri).
Maurice (Georges).
Mendittc (de).
Molle (Marcel).
Monichon.
Montullé (Laillet de).
Morel (Charles).
Mostefaï (El-Hadi).
Novat.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Pajot (Hubert).
Pascaud.
Petenôtre (François), Aube.
Paumelle.
Pellenc.
Pernot (Georges).
Peschaud.
Petit (Général).
Piales.
Marcel Plaisant.
Plait.
Pouget (Jules).
Primet.
Raincourt (de).
Randria.
Renaud (Joseph).
Restat.
Reveillaud.
Reynouard.
Robert (Paul).
Mme Roche (Marie).
Rochereau.
Rogier.
Romanie.
Rotinat.
Rucart (Marc).
Rupied.
Safah (Menouar).
Saint-Cyr.
Saller.
Sarrien.
Satineau.
Schleiter (François).
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Serrure.
Sid-Cara (Chérif).
Sigué (Nouhoum).
Souquière.
Tamzali (Abdennour).
Ternynck.
Mme Thome-Patenôtre (Jacqueline), Seine-et-Oise).
Totolehibe.
Tucci.
Valle (Jules).
Varlot.
Mme Vialle (Jane).
Villoutreys (de).
Yver (Michel).
Zafimahova.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Ba (Oumar).
Bataille.
Beauvais.
Bechir Sow.
Bolifraud.
Bouquerel.
Bourgeois.
Bousch.
Chapalain.
Chatenay.
Chevallier (Robert).
Coulnaud.
Coupigny.
Cozzano.
Debû-Bridel (Jacques).
Diethelm (André).
Doucsot (Jean).
Driant.
Dronne.
Mme Eboué.
Estève.
Fleury.
Fouques-Duparc.
Fourrier (Gaston), Niger.
Gaulle (Pierre de).
Gracia (Lucien de).
Hebert.
Hoeffel.
Houcke.
Jacques-Destrée.
Kalb.
Labrousse (François).
Lassagne.
Lassalle-Séré.
Le Basser.
Lecacheux.
Lecclc.
Le Digabel.
Léger.
Emilien Lieutaud.
Lionel-Pélerin.
Loison.
Madelin (Michel).
Malonga (Jean).
Marchant.
Montalembert (de).
Muscatelli.
Olivier (Jules).
Pinvidic.
Pontbriand (de).
Rabouin.
Radius.
Teisseire.
Tharradin.
Torrès (Henry).
Vitter (Pierre).
Vourc'h.
Westphal.
Zussy.

Excusés ou absents par congé:

MM.
Corniglion-Molinier (Général).
Fraissinette (de).
Ignacio-Pinto (Louis).
Pinton.
Sisbane (Chérif).
Tellier (Gabriel).

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. René Coty, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 262
Majorité absolue 132

Pour l'adoption 84
Contre 178

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.